



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INEN EN LA FABRICACION DE LAS CARROCERIAS DE TRANSPORTE PUBLICO, VULNERA EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTON AMBATO EN EL PERIODO NOVIEMBRE/2010-MAYO/2011”.

Trabajo de Graduación previa a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR:

Jorge Fernando Vayas Castro

TUTOR:

Dr. Pablo Poveda MSc.

Ambato-Ecuador
2011

TEMA:

“EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INEN EN LA FABRICACION DE LAS CARROCERIAS DE TRANSPORTE PUBLICO, VULNERA EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTON AMBATO EN EL PERIODO NOVIEMBRE/2010-MAYO/2011”.

APROBACION DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INEN EN LA FABRICACION DE LAS CARROCERIAS DE TRANSPORTE PUBLICO, VULNERA EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTON AMBATO EN EL PERIODO NOVIEMBRE/2010-MAYO/2011”, presentado por el Sr. Jorge Fernando Vayas Castro. Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 09 de Junio del 2011

.....
Dr. Pablo Poveda Mora Msc.

TUTOR

APROBACION DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el trabajo de Investigación sobre el tema “EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INEN EN LA FABRICACION DE LAS CARROCERIAS DE TRANSPORTE PUBLICO, VULNERA EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTON AMBATO EN EL PERIODO NOVIEMBRE/2010- MAYO/2011”, presentado por el Sr. Jorge Fernando Vayas Castro, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato,.....

Para Constancia Firman:

.....
Presidente

.....
Miembro

.....
Miembro

AUTORIA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INEN EN LA FABRICACION DE LAS CARROCERIAS DE TRANSPORTE PUBLICO, VULNERA EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTON AMBATO EN EL PERIODO NOVIEMBRE/2010-MAYO/2011”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad del autor.

Ambato, 09 de Junio del 2011

EL AUTOR

.....
Jorge Fernando Vayas Castro
C.C. 180226658-3

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos en línea patrimoniales de mi tesis, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, 09 de Junio del 2011

EL AUTOR

.....
Jorge Fernando Vayas Castro

C.C. 180226658-3

Dedicatoria

Este trabajo se los dedico a Dios y a mis amadas Sanddy, Salomé y Emily quienes día a día han sido mi fortaleza para continuar y culminar con éxito mi carrera universitaria.

Jorge

Agradecimiento

Agradezco al Personal Docente y Administrativo de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales quienes han sido guía con dedicación y ejemplo en mi formación Universitaria.

Jorge

INDICE GENERAL

| Páginas Preliminares | páginas |
|----------------------------------------|----------------|
| Portada..... | i |
| Tema..... | ii |
| Certificación del Tutor..... | iii |
| Página del Tribunal..... | iv |
| Página de Autoría..... | v |
| Página Derechos de Autor..... | vi |
| Página de Dedicatoria..... | vii |
| Página de Agradecimiento..... | viii |
| Índice General de Contenidos..... | ix |
| Índice De Cuadros..... | xv |
| Índice De Gráficos..... | xix |
| Resumen Ejecutivo..... | xxiii |
| | |
| Introducción..... | 1 |
| | |
| CAPITULO I | |
| EL PROBLEMA | |
| | |
| Planteamiento del Problema..... | 3 |
| Contextualización..... | 3 |
| Macro..... | 3 |
| Meso..... | 4 |
| Micro..... | 5 |
| Árbol de Problemas..... | 8 |
| Análisis Crítico..... | 9 |
| Prognosis..... | 9 |
| Interrogantes de la Investigación..... | 10 |

| | |
|-----------------------------------------------|----|
| Delimitación del Objeto de Investigación..... | 10 |
| Delimitación Espacial..... | 11 |
| Delimitación Temporal..... | 11 |
| Unidades de Observación..... | 11 |
| Justificación..... | 12 |
| Objetivos..... | 13 |
| General..... | 13 |
| Específicos..... | 13 |

CAPITULO II

MARCO TEORICO

| | |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| Antecedentes Investigativos..... | 14 |
| Fundamentación..... | 15 |
| Fundamentación Filosófica..... | 15 |
| Fundamentación Social..... | 15 |
| Fundamentación Legal..... | 16 |
| Categorías Fundamentales..... | 18 |
| Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad..... | 21 |
| Organización Internacional de Normalización, ISO..... | 25 |
| Normas INEN..... | 26 |
| Definición..... | 27 |
| Antecedentes Históricos..... | 28 |
| Características..... | 29 |
| Ajustes Razonables..... | 30 |
| Medio Físico..... | 30 |
| a) Edificios..... | 31 |
| a.1) Edificios Agarraderas Bordillos y Pasamanos..... | 31 |
| a.2) Edificios Rampas Fijas..... | 32 |
| a.3) Edificios Corredores y Pasillos..... | 33 |
| a.4) Edificios Escaleras..... | 35 |
| b) Tránsito y Señalización..... | 36 |
| c) Estacionamientos..... | 37 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| d) Mobiliario Urbano..... | 39 |
| e) Transporte..... | 40 |
| f) Area Higiénico Sanitarias..... | 45 |
| g) Espacio Domiciliario..... | 46 |
| h) Vías de circulación Peatonal..... | 47 |
| Constitución de la República del Ecuador..... | 49 |
| Título II: Derechos..... | 49 |
| Capítulo primero: Principios de Aplicación de los Derechos..... | 49 |
| Capítulo segundo: Sección Tercera Comunicación e Información..... | 49 |
| Capítulo tercero: Derechos de las personas y grupos de atención prioritaria. | 49 |
| Sección Sexta: Personas con Discapacidad..... | 50 |
| Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial..... | 51 |
| Libro primero: de la Organización del Sector..... | 51 |
| Título I: De los Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. | |
| Capítulo IV: De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos..... | 51 |
| Libro segundo: del Transporte Terrestre Automotor | |
| Título I: de la Naturaleza y Objeto..... | 51 |
| Título II: de los Servicios de Transporte | |
| Capítulo I: de las Clases de Servicio de Transporte Terrestre..... | 51 |
| Título III: de los Ámbitos de Transporte..... | 52 |
| Ley sobre Discapacidades..... | 52 |
| Título I: Principios y Objetivos..... | 52 |
| Título II: El Consejo Nacional de Discapacidades..... | 53 |
| Título V: De los Derechos y Beneficios..... | 53 |
| Accesibilidad al Transporte..... | 54 |
| Concepto..... | 55 |
| Antecedentes Históricos..... | 55 |
| Características..... | 56 |
| a.1) Derecho de Movilidad..... | 57 |
| a.2) Derecho de Comunicación..... | 58 |

| | |
|-----------------------------------------|----|
| a.3) Derecho de Comprensión..... | 69 |
| Disfrute de la Dignidad Humana..... | 60 |
| b.1) Definición de dignidad Humana..... | 60 |
| Igualdad..... | 61 |
| Inclusión Social..... | 62 |

CAPITULO III

METODOLOGIA

| | |
|-----------------------------------------------|----|
| Enfoque de la Investigación..... | 64 |
| Modalidades de la Investigación..... | 64 |
| Bibliográfica Documental..... | 64 |
| De Campo..... | 64 |
| Tipo de Investigación..... | 65 |
| Asociación de Variables..... | 65 |
| Población y Muestra..... | 65 |
| Población..... | 65 |
| Muestra..... | 67 |
| Técnicas e Instrumentos..... | 70 |
| Encuesta..... | 70 |
| Cuestionario..... | 70 |
| Ficha de Observación..... | 70 |
| Plan de Procesamiento de la Información..... | 72 |
| Análisis e Interpretación de Resultados | 72 |

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Análisis de Datos..... | 73 |
| Encuestas a Personas con Discapacidad..... | 75 |
| Encuestas a propietarios y Choferes de Bus Urbano..... | 117 |
| Encuestas a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato..... | 145 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Entrevista al Director Ejecutivo de la Unidad Municipal de Tránsito del cantón Ambato..... | 163 |
| Entrevista al Director del CONADIS de Tungurahua..... | 167 |
| Verificación de Hipótesis..... | 169 |
| Hipótesis Afirmativa..... | 171 |
| Hipótesis Nula..... | 171 |

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

| | |
|----------------------|-----|
| Conclusiones..... | 174 |
| Recomendaciones..... | 175 |

CAPITULO VI

PROPUESTA

| | |
|---------------------------------------------|-----|
| Datos Informativos..... | 176 |
| Tema..... | 176 |
| Institución Ejecutora..... | 176 |
| Tipo de Organización..... | 176 |
| Departamento..... | 177 |
| Dirección..... | 177 |
| Cobertura y Localización..... | 177 |
| Presupuesto para financiar el Proyecto..... | 177 |
| Antecedentes..... | 177 |
| Justificación..... | 178 |
| Objetivos..... | 179 |
| General..... | 179 |
| Específicos..... | 179 |
| Análisis de Factibilidad..... | 179 |
| Fundamentación..... | 180 |
| Metodología..... | 180 |
| Modelo Operativo..... | 180 |

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Propuesta de Ordenanza Municipal..... | 182 |
| Agenda Metodológica..... | 189 |
| | |
| Bibliografía..... | 193 |
| Linkografía..... | 194 |
| Anexos..... | 195 |

ÍNDICE DE CUADROS

| CUADROS | Pág. |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| Cuadro No. 1 | |
| Población..... | 66 |
| Cuadro No. 2 (Operacionalización de las Variables) | |
| Variable independiente..... | 68 |
| Cuadro No. 3 (Operacionalización de las Variables) | |
| Variable dependiente..... | 69 |
| Cuadro No. 4 | |
| Plan de Recoleccion de la Información..... | 71 |
| Cuadro No. 5 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 1..... | 75 |
| Cuadro No. 6 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 2..... | 77 |
| Cuadro No. 7 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 3..... | 79 |
| Cuadro No. 8 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 4..... | 81 |
| Cuadro No. 9 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 5..... | 83 |
| Cuadro No. 10 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 6..... | 85 |
| Cuadro No. 11 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 7..... | 87 |
| Cuadro No. 12 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 8..... | 89 |
| Cuadro No. 13 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 9..... | 91 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| Cuadro No. 14 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 10..... | 93 |
| Cuadro No. 15 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 11..... | 95 |
| Cuadro No. 16 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 12..... | 97 |
| Cuadro No. 17 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 13..... | 99 |
| Cuadro No. 18 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 14..... | 101 |
| Cuadro No. 19 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 15..... | 103 |
| Cuadro No. 20 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 16..... | 105 |
| Cuadro No. 21 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 17..... | 107 |
| Cuadro No. 22 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 18..... | 109 |
| Cuadro No. 23 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 19..... | 111 |
| Cuadro No. 24 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 20..... | 113 |
| Cuadro No. 25 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 21..... | 115 |
| Cuadro No. 26 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 1..... | 117 |
| Cuadro No. 27 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 2..... | 119 |
| Cuadro No. 28 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 3..... | 121 |
| Cuadro No. 29 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 4..... | 123 |
| Cuadro No. 30 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Pregunta No 5..... | 125 |
| Cuadro No. 31 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 6..... | 127 |
| Cuadro No. 32 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 7..... | 129 |
| Cuadro No. 33 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 8..... | 131 |
| Cuadro No. 34 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 9..... | 133 |
| Cuadro No. 35 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 10..... | 135 |
| Cuadro No. 36 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 11..... | 137 |
| Cuadro No. 37 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 12..... | 139 |
| Cuadro No. 38 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 13..... | 141 |
| Cuadro No. 39 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 14..... | 143 |
| Cuadro No. 40 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 1..... | 145 |
| Cuadro No. 41 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 2..... | 147 |
| Cuadro No. 42 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 3..... | 149 |
| Cuadro No. 43 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 4..... | 151 |
| Cuadro No. 44 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Pregunta No 5..... | 153 |
| Cuadro No. 45 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 6..... | 155 |
| Cuadro No. 46 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 7..... | 157 |
| Cuadro No. 47 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 8..... | 159 |
| Cuadro No. 48 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 9..... | 161 |
| Cuadro No. 49 | |
| Alternativas..... | 169 |
| Cuadro No. 50 | |
| Casos Observados Chi ² | 170 |
| Cuadro No. 51 | |
| Modelo Operativo de la Propuesta..... | 191 |
| Cuadro No. 52 | |
| Cronograma..... | 192 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| GRÁFICOS | Pág. |
|--------------------------------------------------------------|-------------|
| Gráfico No. 1 | |
| Arbol de Problemas..... | 8 |
| Gráfico No. 2 | |
| Categorías Fundamentales..... | 18 |
| Gráfico No. 3 | |
| Constelación de Ideas de la variable independiente..... | 19 |
| Gráfico No. 4 | |
| Constelación de Ideas de la variable dependiente..... | 20 |
| Gráfico No. 5 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 1..... | 75 |
| Gráfico No. 6 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 2..... | 77 |
| Gráfico No. 7 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 3..... | 79 |
| Gráfico No. 8 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 4..... | 81 |
| Gráfico No. 9 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 5..... | 83 |
| Gráfico No. 10 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 6..... | 85 |
| Gráfico No. 11 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 7..... | 87 |
| Gráfico No. 12 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 8..... | 89 |
| Gráfico No. 13 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| Pregunta No 9..... | 91 |
| Gráfico No. 14 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 10..... | 93 |
| Gráfico No. 15 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 11..... | 95 |
| Gráfico No. 16 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 12..... | 97 |
| Gráfico No. 17 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 13..... | 99 |
| Gráfico No. 18 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 14..... | 101 |
| Gráfico No. 19 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 15..... | 103 |
| Gráfico No. 20 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 16..... | 105 |
| Gráfico No. 21 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 17..... | 107 |
| Gráfico No. 22 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 18..... | 109 |
| Gráfico No. 23 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 19..... | 111 |
| Gráfico No. 24 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 20..... | 113 |
| Gráfico No. 25 (Encuesta dirigida personas con discapacidad) | |
| Pregunta No 21..... | 115 |
| Gráfico No. 26 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 1..... | 117 |
| Gráfico No. 27 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 2..... | 119 |
| Gráfico No. 28 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 3..... | 121 |
| Gráfico No. 29 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 4..... | 123 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico No. 30 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 5..... | 125 |
| Gráfico No. 31 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 6..... | 127 |
| Gráfico No. 32 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 7..... | 129 |
| Gráfico No. 33 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 8..... | 131 |
| Gráfico No. 34 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 9..... | 133 |
| Gráfico No. 35 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 10..... | 135 |
| Gráfico No. 36 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 11..... | 137 |
| Gráfico No. 37 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 12..... | 139 |
| Gráfico No. 38 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 13..... | 141 |
| Gráfico No. 39 (Encuesta dirigida propietarios y choferes de bus urbano) | |
| Pregunta No 14..... | 143 |
| Gráfico No. 40 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 1..... | 145 |
| Gráfico No. 41 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 2..... | 147 |
| Gráfico No. 42 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 3..... | 149 |
| Gráfico No. 43 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 4..... | 151 |
| Gráfico No. 44 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes | |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 5..... | 153 |
| Gráfico No. 45 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 6..... | 155 |
| Gráfico No. 46 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 7..... | 157 |
| Gráfico No. 47 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 8..... | 159 |
| Gráfico No. 48 (Encuesta dirigida a gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato) | |
| Pregunta No 9..... | 161 |
| Gráfico No. 49 | |
| Campana de Gauss..... | 172 |
| Gráfico No. 50 Orgánico Estructural | |
| Unidad Municipal De Tránsito Y Transporte De Ambato (UMT)..... | 188 |

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo se realizó con el objeto de investigar si se cumple con las normativas INEN en la fabricación de las carrocerías en los buses urbanos del cantón Ambato, además de establecer si éste es el motivo para la inaccesibilidad de las personas con discapacidad física, auditiva o visual sea temporal o permanente al medio de transporte urbano, con lo cual establecemos si se vulnera o no con el derechos a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad.

Siendo partícipes de una sociedad incluyente que en la actualidad ha tomado mucha importancia el sector social, sobre todo los grupos vulnerables que durante mucho tiempo han permanecido en la invisibilidad social.

Se partió del concepto de normalización, y conocedores de los derechos que les asisten a las personas con discapacidad, los mismos que están consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, en la Ley de Discapacidades, y el estudio de las diferentes corrientes se demuestra su existencia legal.

Se confirmó que se vulnera el derecho a la accesibilidad del transporte de las personas con discapacidad por la falta de complementos físicos como es la falta de paradas de bus adecuadas, sistemas que permitan el ingreso seguro a las unidades de buses urbanos en el Cantón Ambato en el período noviembre 2010 mayo 2011.

Tomando en consideración la creación de las Ordenanzas Municipales del Cantón Ambato, constituyéndose en una normativa legal que contiene artículos innovadores, se demuestra un interés por cumplir con el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad en los medios de transporte urbano en el Cantón Ambato.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como tema: “El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el período noviembre 2010 mayo 2011”.

Su investigación es importante por tratarse de un grupo de atención prioritaria que durante mucho tiempo se los ha mantenido en el olvido; y, gracias a la Constitución de la República del Ecuador que fue aprobada por la mayor parte de los ecuatorianos en el año 2008, se puede impulsar medidas que impidan se continúe vulnerando los derechos de un grupo minoritario que deben ser respetados Constitucionalmente por todos los habitantes del Ecuador.

El presente trabajo consta de cuatro capítulos, los mismos que serán desarrollados de acuerdo a las normativas que establece el seminario de graduación de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, de la Universidad Técnica de Ambato.

El Capítulo I, trata sobre El Problema, el mismo que contiene el Tema, el planteamiento del problema, la contextualización, un análisis crítico, prognosis, formulación del problema, sus interrogantes de la investigación, trata además de la delimitación de la investigación, la justificación, los objetivos, objetivo general y tres objetivos específicos.

El Capítulo II, trata sobre el Marco Teórico, el mismo que contiene antecedentes investigativos, fundamentación filosófica, fundamentación legal, trata de las categorías fundamentales, hipótesis, y señalamiento de variables.

El Capítulo III, la Metodología, donde trataremos temas como la modalidad básica de investigación, el nivel o tipo de investigación, la población y

muestra, la operacionalización de variables, el plan de recolección de información, y el plan de procesamiento de la información.

El Capítulo IV, la Propuesta, donde tendremos datos informativos, antecedentes de la propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad, fundamentación, metodología modelo operativo, administración, y previsión de la evaluación.

Se concluye el trabajo con bibliografía, linkografía y anexos.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Contextualización

Macro.-

La realidad de la discapacidad es un tema muy antiguo y está muy relacionada con la discriminación de la cual son objeto las personas con discapacidad. La muerte, el abandono, socorro, asistencia, rehabilitación, ocultamiento, son las diversas caras que ha ocupado la discapacidad en tiempos pasados. A través de la historia, y de la evolución en las ideas, la discapacidad ha sido la asignatura pendiente de la sociedad, en demanda de mayor inclusión y visibilidad.

Siendo así que desde la prehistoria se dió inicio a esta cruel realidad, a medida que las distintas tribus y agrupaciones humanas se movilizaban buscando mejores cotos de caza o después mejores tierras para realizar sus cultivos, decidían abandonar a su suerte a las personas discapacitadas, pues ellos manifestaban que no querían entorpecer los desplazamientos del resto de la tribu.

Durante la época florecimiento las primeras civilizaciones, los espartanos de la antigua Grecia, arrojaban desde el Monte Taigeto a las personas con discapacidad, pues no querían que "en su bella y floreciente civilización" existieran personas diferentes.

En el siglo XIV, los nacidos con alguna deficiencia ya sean física, sensorial o mental, como la sordera, la ceguera, la parálisis, la cuadriplejia, entre otros, eran confinados a grandes encierros, en los que eran exhibidos los fines de semana a manera de espectáculo circense o de gran zoológico, para que las familias se divirtieran un poco o bien, manejando la conciencia social, rectificaran los actos cometidos en el pasado, por considerar a estos "monstruos" o "fenómenos" como la más grande señal de un castigo enviado por Dios.

La influencia de esa mentalidad histórica que hasta la actualidad han mantenido en los países denominados sub desarrollados ha permitido que se continúe con la vulneración de los derechos de las personas con discapacidad, tomándolos como un simple objeto y más no como sujetos de derechos.

Un espejismo es decir que esa barbarie ha terminado en la actualidad, si bien es cierto hoy en día ya no matan por tener una discapacidad, pero tampoco es cierto que dichos sujetos de derechos tienen accesibilidad independiente para poder llevar consigo una vida digna de disfrutar de esos derechos humanos del cual muchos países son signatarios incluido Ecuador.

Meso.-

Un cambio de ideología sostenido por la valorización del hombre como miembro de un sistema social se han superado las barreras de la ignorancia y ocultamiento en respeto de la dignidad del hombre con discapacidad.

Siendo el Ecuador un país considerado sub desarrollado, no deja de lado este mal que ha sido el común por muchos años en la legislación ecuatoriana.

En nuestro país la realidad de las personas con discapacidad es muy diferente frente al desarrollo de la ley, pues existe normativa vigente pero la falta de aplicación, permite que se vulneren con esos derechos universales de las personas con discapacidad, la misma que es resultado de la falta de control por parte de las autoridades correspondientes.

Ecuador tiene una gran movilidad, cuenta con número de parque automotor suficiente que son utilizados para la transportación de personas; pero, lastimosamente se sienten afectadas las personas con discapacidad, pues no existe la facilidad para su accesibilidad de manera independiente, siendo que existe normativas vigentes como las normas INEN, parece que su cumplimiento es nulo.

En Ecuador solo podemos destacar la transportación urbana de las ciudades de Quito y Guayaquil, donde su preocupación por un servicio eficiente, se refleja en la comodidad de las personas para acceder a la transportación urbana, podemos mencionar los servicios del TROLE BUS en la ciudad de Quito y METROVIA en Guayaquil respectivamente.

Considerando que del total de la población del Ecuador, el 13,2 % son personas con algún tipo de discapacidad, es decir (1`600.000 personas), podemos señalar que en el país existen aproximadamente, de acuerdo a la publicación en la pagina web <http://www.conadis.gob.ec/mapa.php>

592.000 personas con discapacidad por deficiencias físicas

432.000 personas con discapacidad por deficiencias mentales y psicológicas

363.000 personas con discapacidad por deficiencias visuales; y,

213.000 personas con discapacidad por deficiencias auditivas y del lenguaje

Las políticas aplicadas en nuestro país por parte de las administraciones provinciales, no han permitido que se suprima esa vulneración de la que han sido víctimas nuestros hermanos con discapacidad, teniendo que afrontar momentos dolorosos para su alma al ser vistos como objetos y no como sujetos con derechos amparados por la Constitución de la República y por los Tratados Internacionales de los cuales nuestro país es signatario.

Micro.-

Adentrándonos en el cantón Ambato, se ha observado que los medios de transporte público urbano no cumplen con las adecuaciones necesarias para la accesibilidad de manera independiente de las personas con discapacidad, siendo esta problemática no sólo responsabilidad de un grupo limitado de personas sino de toda la sociedad.

La falta de paradas adecuadas de buses de transporte urbano que cumplan con requisitos necesarios para la accesibilidad de las personas con discapacidad, también es motivo de investigación, siendo esta responsabilidad del gobierno municipal del cantón Ambato de velar por el cumplimiento de los derechos de las personas que son parte de un grupo de atención prioritaria, dando paso a la cruda realidad de la inaccesibilidad en el transporte urbano de las personas con discapacidad.

Según la publicación en la página web <http://www.vicepresidencia.gob.ec/programas/manuelaespejo/resultados-manuela-espejo>, las estadísticas del proyecto impulsado por la vicepresidencia de la República del Ecuador, misión solidaria “Manuela Espejo”, en Tungurahua se identificó 11.198 casos de discapacidad, de los cuales 2.188 corresponden a personas con discapacidad intelectual, mientras 8.945 tienen otras discapacidades.

Considerando lo anteriormente expuesto se manifiesta que en el cantón Ambato aproximadamente existen unas 2000 personas con diferentes tipos de discapacidad. Por lo que la presente investigación se realizará en las diferentes asociaciones y organizaciones para personas con Discapacidad del Cantón Ambato.

El primer acercamiento empírico al objeto de estudio se detectaron los siguientes nudos críticos:

- Incumplimiento de las normas INEN
- Inaccesibilidad a paradas y buses con requisitos necesarios
- Dependencia obligada de otras personas

- Imposibilidad del desarrollo en salud, educación, deporte y inmovilización.
- Exclusión social
- Invisibilización social
- Aislamiento social
- Maltrato

Árbol de Problemas

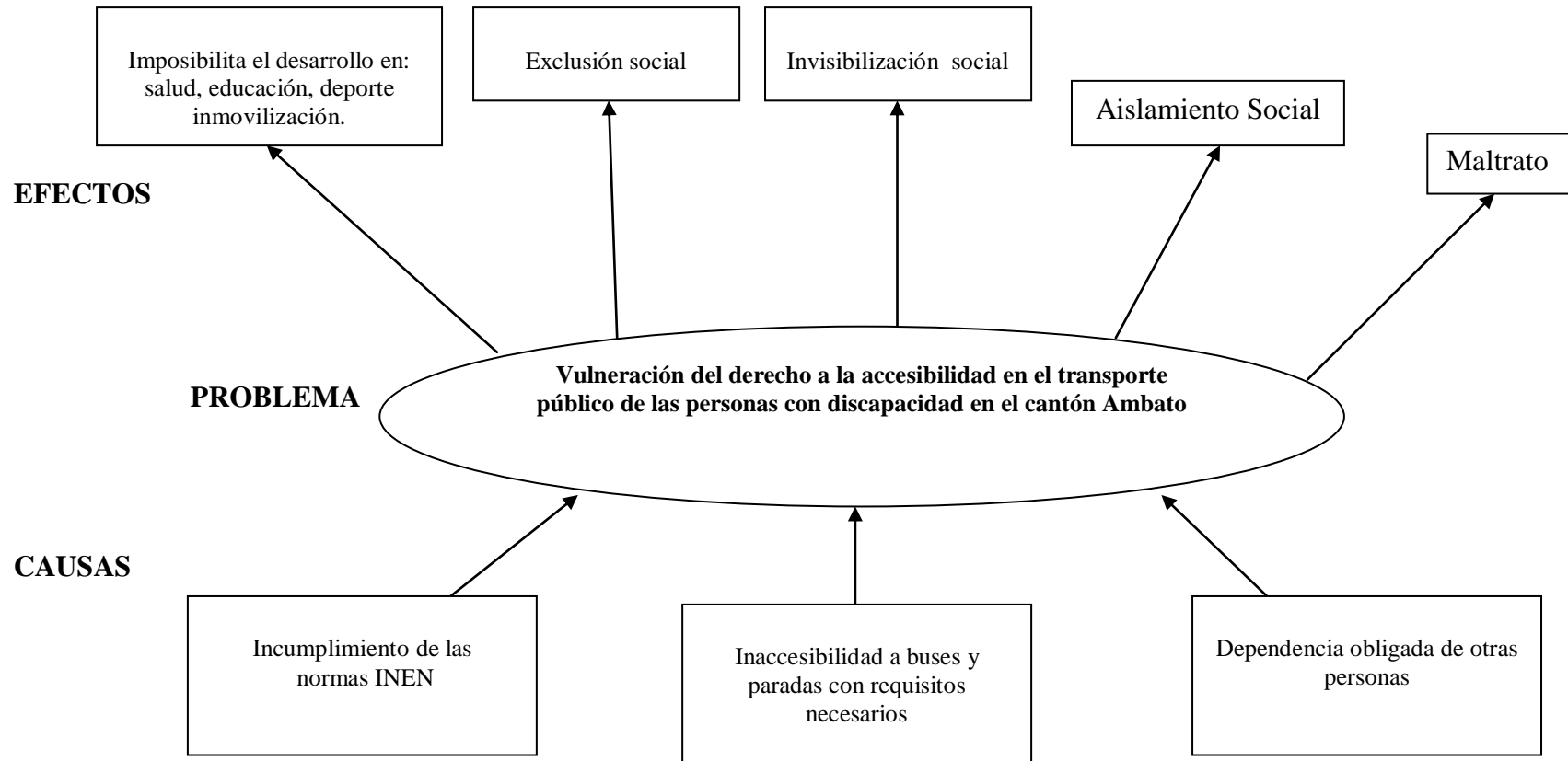


Gráfico No.1

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis Crítico

Como una de las situaciones que producen la inaccesibilidad en el transporte público de las personas con discapacidad es el Incumplimiento de las normas INEN en la carrocería del bus urbano, pues impide que la persona que utiliza sillas de ruedas pueda utilizar de manera independiente el medio de transporte público, dando como respuesta la vulneración de un derecho constitucional, pues para poder utilizar siempre debe estar a la bondad caritativa de las personas que están a su alrededor, lo que provoca un deterioro en su autoestima.

Otro estado que produce inaccesibilidad es la inexistencia de paradas de buses adecuadas con infraestructura y espacios necesarios para que la persona con discapacidad tenga su preferencia respectiva, pues esto imposibilita la accesibilidad en el transporte público de una manera independiente, como conocemos en nuestro medio de muy poca cultura, provoca que la persona con discapacidad sea maltratada antes de hacer uso de un servicio público como el transporte urbano.

La falta económica para poder disponer de un ayudante que acompañe a la persona con discapacidad de manera permanente, se constituye en otro aspecto que no permite la accesibilidad en la transportación urbana pública, como es conocido, la crisis económica en la cual vivimos muchos ecuatorianos, limita a este beneficio, lo que ocasiona que una persona con discapacidad sea excluida de una sociedad, y se sumerja en soledad, acusando y renegando en ocasiones de su existencia ante nuestro Dios supremo.

Prognosis

Frente al panorama que proponemos lastimosamente es cruel decir que las personas con discapacidad están sumergidas en un problema agudo pues su inaccesibilidad al transporte provocará una imposibilidad para el desarrollo en el deporte, salud, cultura; y, algo muy importante la educación, al ver que no hay

posibilidad para su transportación, se verán en la obligación de abandonar sus estudios.

Si bien es cierto existen centros de educación que su modalidad es a distancia pero no podemos dejar de lado el costo económico que este servicio implica, además no tenemos en cuenta que es suficiente con los gastos que deben cumplir por su salud, si bien el Estado asegura la gratuidad en la salud, pero en ocasiones no cuenta con toda la medicación que este tipo de pacientes requieren.

Con todo lo mencionado en párrafos anteriores debemos tomar muy en cuenta que las personas con discapacidad, se convertirán en personas invisibles frente al servicio del transporte, pues la falta de adecuaciones provocará que estas personas con discapacidad no pretendan por ningún motivo acceder al servicio público de transporte.

Por último, diremos que las personas que sufren de discapacidad serán afectadas en su estado emocional y psicológico pues al ser observadores de esta realidad, se someterán al maltrato en el momento que requieran de la transportación pública y en consecuencia sentirán un aislamiento social.

Interrogantes de la Investigación

- ¿Se cumple con las normas INEN en las carrocerías de transporte urbano de servicio público?
- ¿Se garantiza la accesibilidad al transporte urbano de las personas con discapacidad?
- ¿Cuál es la solución al problema de investigación?

Delimitación del Objeto de Investigación

CAMPO: Jurídico

AREA: Grupos de Atención Prioritaria.

ASPECTO: Accesibilidad en el transporte urbano de las personas con discapacidad.

Delimitación Espacial

La investigación se realizará en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato provincia de Tungurahua

Delimitación Temporal

La investigación de desarrollará durante el período noviembre 2010 a mayo 2011

Unidades de Observación

La investigación estará dirigida a todas las personas que estén involucradas en el problema propuesto de la Accesibilidad en el transporte público urbano de las personas con discapacidad

- Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad visual.
- Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad auditiva.
- Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad física
- Propietarios de buses urbanos de transporte público del cantón Ambato.

- Choferes de los buses urbanos de transporte público del cantón Ambato.
- Agremiación de Carroceros del cantón Ambato.
- Director de la Unidad Municipal de Transito y Transporte Terrestre del Cantón Ambato.
- Servidores Públicos del CONADIS.

Justificación

La presente investigación es de interés social, pretende establecer la interacción entre una persona que sufre de algún tipo de discapacidad y su accesibilidad en el transporte urbano del cantón Ambato.

El tema es importante investigar ya que permitirá que en nuestra sociedad se incluya actitudes o normas de accesibilidad que favorezcan a una minoría, que durante muchos años han pasado sin mayor importancia en nuestro entorno social y colectivo, los sufrimientos de las personas con discapacidad, que además es un sufrimiento familiar, debe ser minimizado con el cumplimiento de la ley.

Los acontecimientos que se han desarrollado en nuestro país y las políticas gubernamentales de inclusión de las personas que sufren de algún tipo de discapacidad con la sociedad, han marcado una esperanza de oportunidades dignas que se merecen todos los habitantes con discapacidad de nuestro cantón.

La presente investigación cuenta con la factibilidad necesaria, pues tenemos el acceso a las fuentes de información, contamos con los recursos económicos necesarios, además de tener el equipo tecnológico requerido para una investigación eficaz, y como no decir del recurso humano que muestra toda la predisposición para la investigación.

La presente investigación además cuenta con los fundamentos legales suficientes para poder enmarcar dentro del tema jurídico.

Objetivos

General

- Determinar cómo el cumplimiento de las normas INEN en las carrocerías de transporte público facilitará la accesibilidad en el transporte público urbano de las personas con discapacidad en el cantón Ambato.

Específicos

- Establecer el cumplimiento de las normas INEN en las carrocerías de transporte urbano de servicio público del cantón Ambato.
- Verificar si se permite la accesibilidad en el transporte urbano de las personas con discapacidad y de movilidad reducida.
- Proponer una alternativa de solución al problema de investigación

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Realizado una investigación de campo por las distintas bibliotecas de las universidades de la ciudad de Ambato que ofertan la carrera de jurisprudencia, en la cual se incluye la universidad Técnica de Ambato, no se encontraron trabajos de investigación referentes al tema propuesto.

Tomando en consideración que, en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Ambato se encontraron las tesis desarrolladas por el Ing. Alex Paolo Castro López, en el cual establece cómo sería el diseño de los buses urbanos en su interior, además de la tesis de la Ing. María Belén Mendieta en la cual establece como deberían ser las paradas de buses urbanos, se tiene como precedente que hay preocupación por la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad.

Las mismas que en complemento con la presente investigación, permitirán establecer una respuesta efectiva para que se cumpla con la accesibilidad de las personas con discapacidad en los buses urbanos de transporte público en el cantón Ambato, por consiguiente es viable la investigación correspondiente la cual fortalecerá la ejecución de los proyectos con una visión puramente jurídica.

La Constitución de la República que se aprobó en el año 2008 ratifica este interés por incluir a todas las personas con discapacidad al desarrollo de la nación, siendo tomados en cuenta como sujetos con derechos y obligaciones, y nunca más serán considerados como objetos de una sociedad llenas de prejuicios.

Fundamentación

Filosófica

La práctica realizada en el trabajo de investigación se basa en el paradigma critico-propositivo, pues lo que permitirá establecer una superación a la visión tradicionalista de la ciencia del positivismo, además servirá como punto de partida para al final de la misma establecer propuestas que se practique en beneficio de ese grupo de atención prioritaria que son integrantes de la sociedad Ambateña.

Esta fundamentación se ha escogido por comprender que la sociedad esta en constante cambio y en este estudio no es la excepción, pues en la actualidad se permite dar una atención especial de las personas con discapacidad, aspecto que en nuestra sociedad durante mucho tiempo ha pasado por desapercibida, siendo esta la causa que en ocasiones las personas con discapacidad se sientan excluidas de una sociedad activa, implicando con esto una desigualdad completamente marcada en la sociedad.

La metodología propuesta busca establecer una transformación en el esquema jurídico, dando la atención debida a los casos que verdaderamente necesita la comunidad dejando apartado ese interés que en muchas ocasiones ha vulnerado el derecho de las minorías sociales.

Social

La sociedad es un reflejo del hombre, lo que nos permite establecer que las diferentes circunstancias de la vida es provocada por el mismo hombre, lo expresado concuerda con la teoría del materialismo dialéctico, la misma que nos manifiesta que la humanidad está en constante cambio y no nos mantenemos estáticos.

Más el derecho de las personas debe ir acorde a las necesidades para el desarrollo de esa sociedad en evolución, siendo éste el sentido de la inclusión de

las personas con discapacidad como miembros activos de una sociedad libre de prejuicios.

Dicha inclusión permite que todas las personas seamos considerados como iguales, libres de cualquier discriminación, pues todos tenemos las mismas oportunidades; y, ante todo la equidad social que nos permita acceder a todos los servicios públicos y privados en igualdad de condiciones.

Legal

Al ser que este estudio tiene como finalidad establecer la viabilidad de cumplimiento de un derecho legalmente establecido en la Constitución de la República del Ecuador, nos remitimos a lo siguiente:

En la presente investigación haremos referencia a la Constitución de la República del Ecuador Título II: Derechos Capítulo primero: Principios de aplicación de los derechos donde encontramos en los artículos 11 numeral 2 inciso 2do, en el Capítulo segundo: Sección tercera Comunicación e información tenemos el Art 16 numeral 4, en el Capítulo tercero: Derechos de las personas y grupos de atención prioritaria Sección Sexta: Personas con discapacidad en el Art 47 numeral 10; 11, Art 48 numerales 1, 5 y 7.

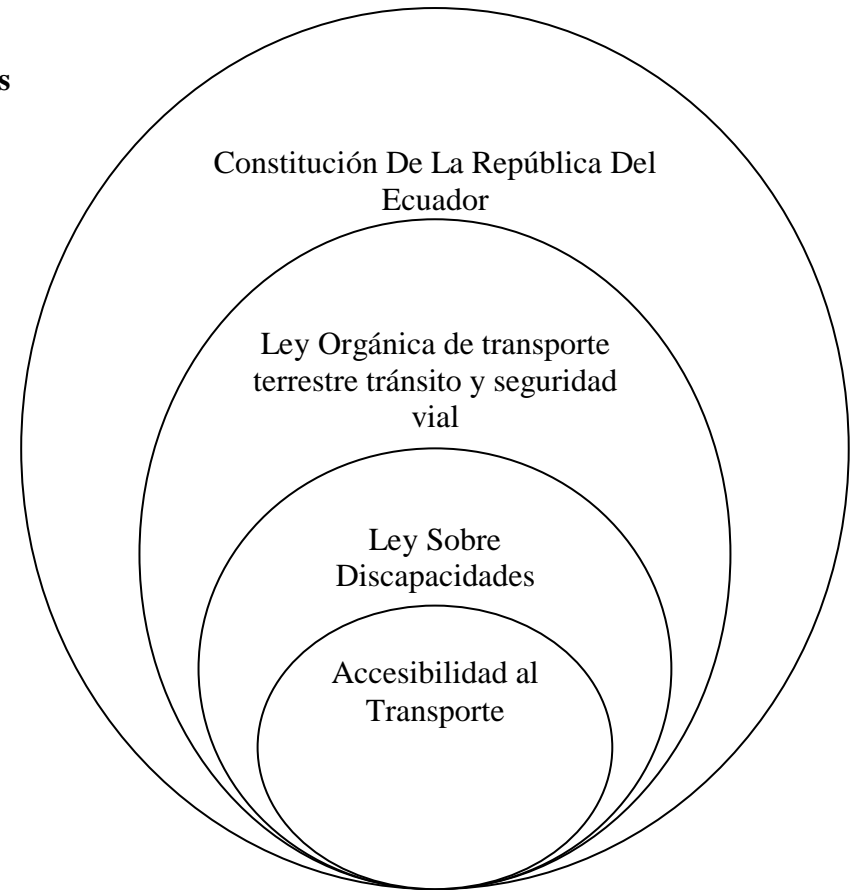
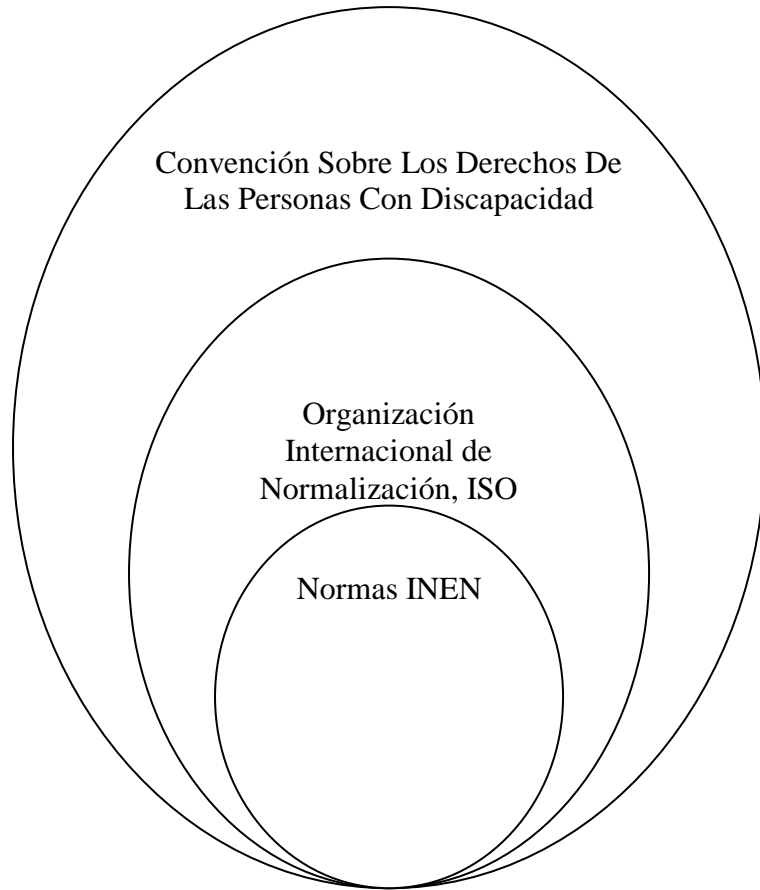
También haremos referencia a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad literal c); n); t); v); Art. 1 que describe el Propósito de la Convención, Art. 3 literal f) el mismo que es motivo de la presente investigación.

No podemos olvidar a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Libro Primero: De la Organización del Sector Título I: De los Organismos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Capítulo Cuarto: De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos en su Art.30.5 c), Libro Segundo: Del Transporte Terrestre Automotor Título I: De La Naturaleza Y Objeto en su Art. 48, Título II:

De Los Servicios De Transporte, Capitulo I: De Las Clases De Servicios De Transporte Terrestre en el Art 51; 54 ;55 de Titulo III: De Los Ámbitos Del Transporte en el Art. 66

Tratándose del tema también tenemos la Ley Sobre Discapacidades Titulo I: Principios Y Objetivos en el Art. 1 de la Ley sobre Discapacidad que habla del Ámbito, el literal a) del artículo 3, Art. 4 de la Ley sobre Discapacidades, literal b) Título II: El Consejo Nacional De Discapacidades Art. 6 del titulo II de la ley Título V: De Los Derechos Y Beneficios literal e) del Art 19 Art. 20 del titulo V de la ley sobre discapacidades.

Categorías Fundamentales



Variable Independiente

Variable Dependiente

Gráfico No.2

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador



Constelación de ideas de la variable independiente

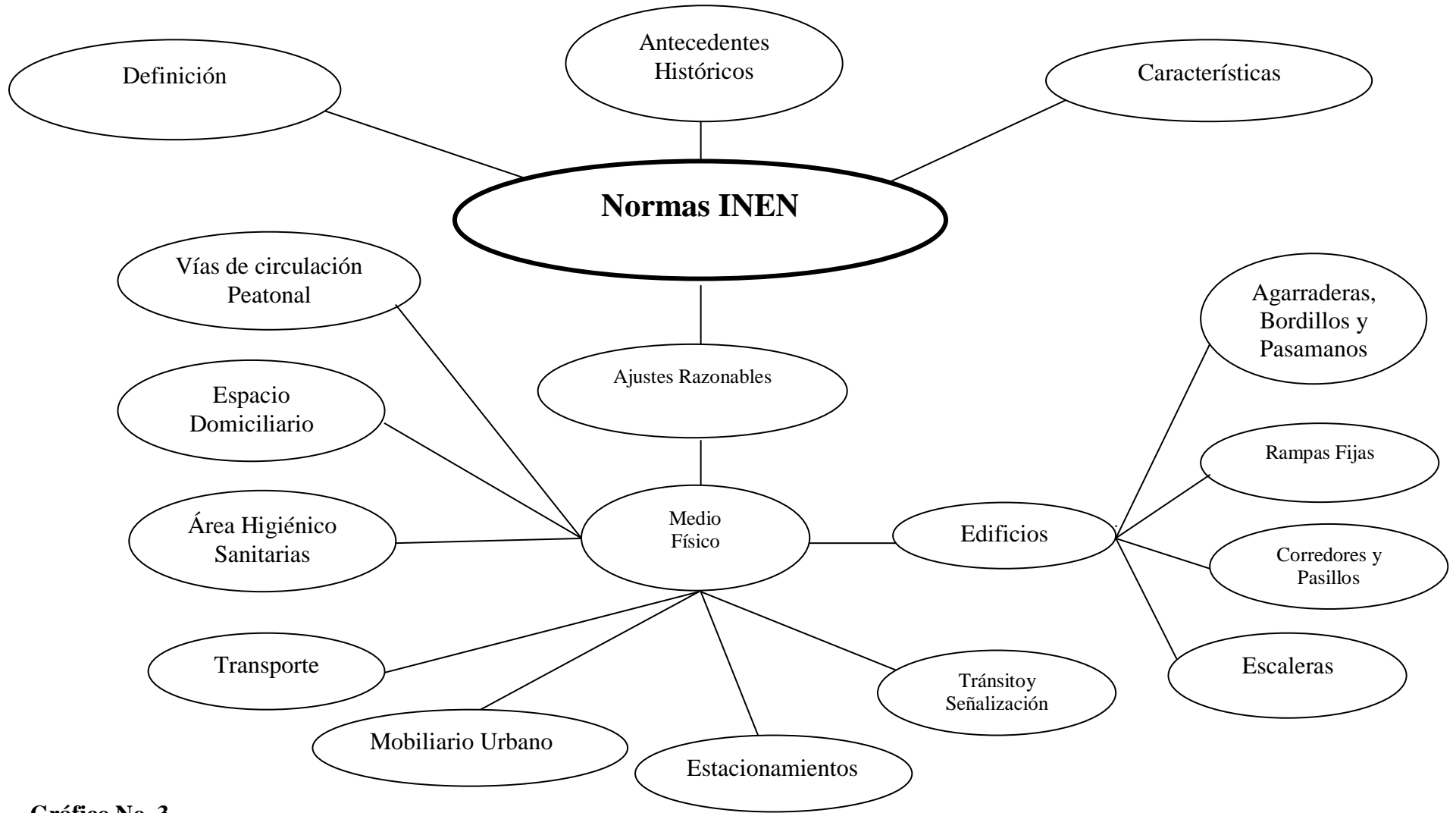


Gráfico No. 3

Fuente: Investigador

Elaborado: Investigador

Constelación de ideas de la variable dependiente

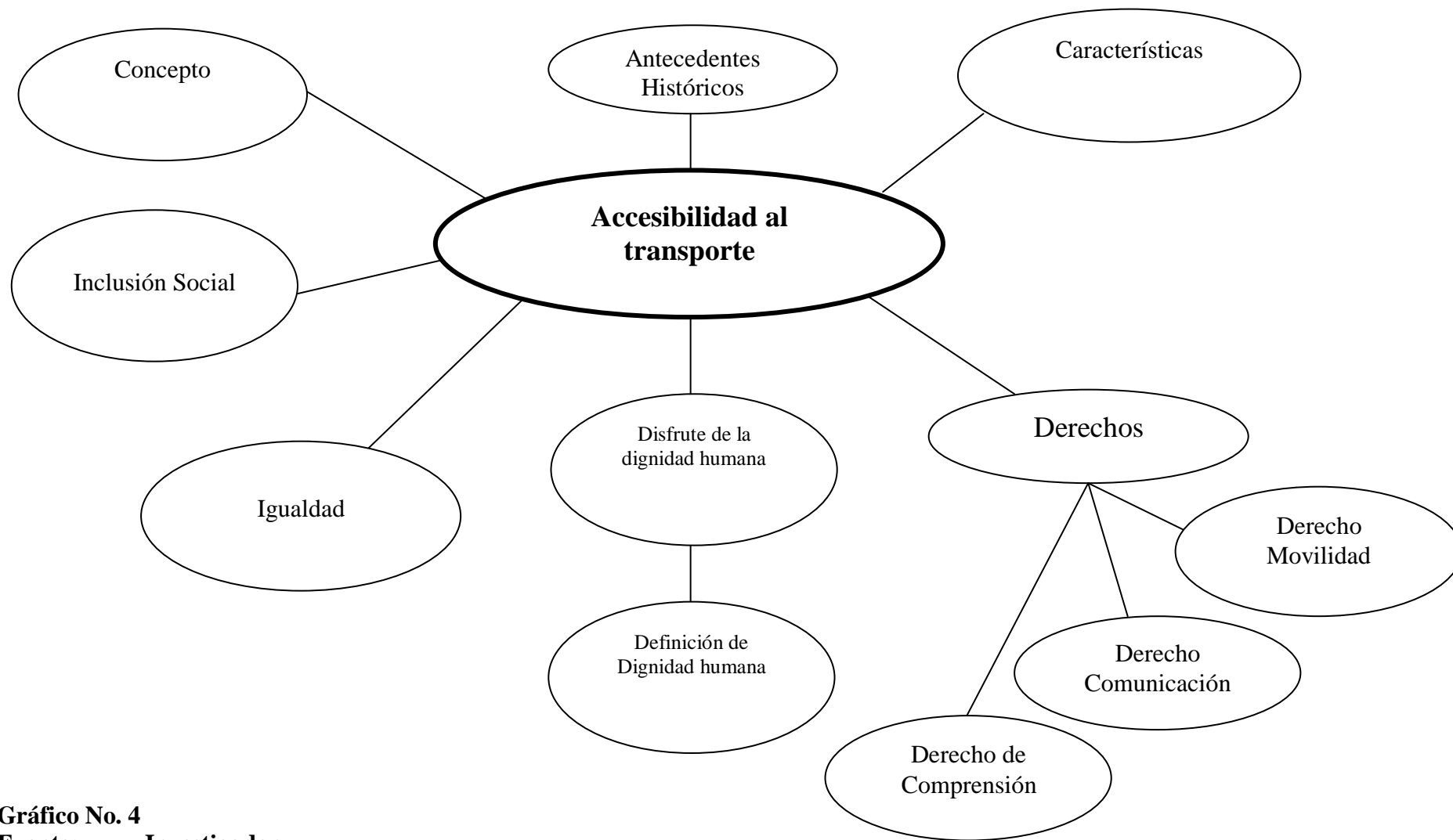


Gráfico No. 4
Fuente: Investigador
Elaborado: Investigador

CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Siendo que en la actualidad los Estados tienen una tendencia al cumplimiento de los Derechos Humanos en sus legislaciones, en esta ocasión no es la excepción, al ser que el Ecuador es un país signatario de esta convención esta convencido que el cumplimiento de la misma logrará conseguir una sociedad incluyente libre de todo tipo de discriminación en beneficio de ese grupo minoritario de la sociedad.

Situación importante que incluye en el preámbulo de la presente convención es el reconocimiento de los derechos humanos y libertades fundamentales que deben ser protegidos a las personas con discapacidad siendo garantistas de que esos derechos asignados se cumplan de manera efectiva, tal como lo establece el literal c) del preámbulo de la convención.

Además debemos tomar en cuenta lo que expresa claramente el literal K) del Preámbulo de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad que dice:

“k) Observando con preocupación que, pese a estos diversos instrumentos y actividades, las personas con discapacidad siguen encontrando barreras para participar en igualdad de condiciones con las demás en la vida social y que se siguen vulnerando sus derechos humanos en todas las partes del mundo”.

Con lo anotado en líneas anteriores, tenemos claro que a pesar de las actividades que se realiza por fomentar la igualdad de oportunidades y derechos de los cuales debemos ser beneficiarios todos los habitantes del Estado, se sigue vulnerando los derechos de las personas con discapacidad; vulneración, que no solo se da en Ecuador sino en todas partes del mundo que poco han hecho por proteger de la discriminación a los que son parte del grupo de atención prioritaria.

Aspecto muy oportuno dentro del tema en investigación debemos considerar lo que nos expresa la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad en su preámbulo literal n) que dice: *“Reconociendo la*

importancia que para las personas con discapacidad reviste su autonomía e independencia individual, incluida la libertad de tomar sus propias decisiones”. Con lo que confirma que la investigación es necesaria, pues las personas con discapacidad deben conseguir su independencia en la mayor parte posible de la vida.

Esta vida de independencia la consideramos como parte importante de una vida digna, lo cual nuestro Estado en la Constitución del 2008 protege que todos los habitantes disfrutemos de esa dignidad que somos merecedores por el hecho de ser parte y pertenecer a una raíz que se llama Ecuador.

Siendo que el Ecuador es un país en desarrollo no presenta las garantías económicas para disfrutar de una vida en goce de plenitud de derechos, pues pocos son los afortunados que disfrutan de una economía que les permite acceder a todos los servicios de optima calidad, siendo la mayor parte integrantes de una sociedad de sufrimientos y de escasos recursos económicos.

Por lo que es muy importante dar una atención especial lo que se expresa en el preámbulo de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad en el literal t) que dice:

“t) Destacando el hecho de que la mayoría de las personas con discapacidad viven en condiciones de pobreza y reconociendo, a este respecto, la necesidad fundamental de mitigar los efectos negativos de la pobreza en las personas con discapacidad”.

Concluimos manifestando que muchas de las personas con discapacidad deben realizar visitas médicas de manera frecuente a los centros de salud por lo que es necesario que se de el tratamiento oportuno para la protección de los derechos humanos del cual nuestro país es signatario.

Finalmente manifestaremos la gran importancia de la accesibilidad de las personas con discapacidad a su entorno tal como lo reconoce la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad en su preámbulo literal v).

Una vez concluido con la importancia del preámbulo continuamos con el articulado respectivo de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, el mismo que nos permitirá profundizar el análisis realizado en líneas anteriores.

La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad tiene como fin proteger, todos los derechos, además de asegurar el cumplimiento de un goce pleno con lo que se permitirá que tengan oportunidad de disfrutar de una vida digna en igualdad de oportunidades, la misma que es protegida por los derechos humanos, tal como lo expresa en el Art. 1 que describe del Propósito de la Convención.

Hay que tener claro que la convención busca proteger derechos como el de la Accesibilidad, tal como lo ratifica el Art. 3 literal f), el mismo que es motivo de la presente investigación.

Las medidas que se realicen con el fin de acelerar el cumplimiento y lograr la igualdad de las personas nos explica en el Art 5 numeral 4 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

En el Art 9 numeral 1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad dice:

“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, a:

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;*
- b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.”*

Con lo anotado en líneas anteriores, damos una respuesta a lo que pretendemos por igualdad de oportunidades y cumplimiento de protección de los derechos por parte del Estado, pues la Convención nos garantiza el cumplimiento de estos beneficios por parte del Estado Ecuatoriano, el mismo que nos permitirá disfrutar de un entorno libre a la accesibilidad de una manera independiente y por consiguiente ser parte activa de una sociedad incluyente, en la cual no existe discriminación de ninguna naturaleza.

Siendo el Estado el primer interesado en garantizar el cumplimiento de los derechos de sus habitantes pues priorizará establecer políticas que permitan el cumplimiento de una manera oportuna y eficaz, de este modo garantiza que todos sus habitantes disfruten de una vida digna, disfrutando de todo su entorno en igualdad de condiciones y teniendo consigo las mismas oportunidades que los demás integrantes de la sociedad.

Se debe destacar que la convención promueve que los Estados partes deben promulgar y desarrollar medidas mínimas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad tal como lo manifiesta en el Art. 9 numeral 2 literal a) de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

El Estado protege que todas las personas con discapacidad tienen derecho escoger su lugar de residencia además de disfrutar de los servicios que son parte de su entorno sin discriminación y de acuerdo a sus necesidades tal como lo establece la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad en el Art. 19 literal c), el mismo que permitirá que la persona con discapacidad sea miembro activo de una sociedad incluyente.

Para concluir con la presente fundamentación legal, pues diremos que el Estado protege la movilidad de las personas de una manera independiente, dando facilidad necesaria para que puedan movilizarse en el momento que crean necesario y a un costo asequible, de modo que protege de manera efectiva los derechos humanos sin discriminación alguna y permitiendo una sociedad incluyente libre de barreras tal como establece el Art 20 de la convención.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN, ISO

El instituto ecuatoriano de normalización INEN representa al Ecuador ante ciertas organizaciones, de carácter internacional, siendo una de aquellas la “*Organización Internacional de Normalización, ISO*”, la misma que tiene como finalidad promover el desarrollo de la normalización, para dar mucha facilidad al intercambio de bienes y servicios, siendo primordial la cooperación para el desarrollo de actividades de carácter intelectual, científica, tecnológica y económica en apoyo a la normalización.

Debemos tener en cuenta que todas las especificaciones técnicas que establecen los países afiliados a este grupo de normalización ISO, son publicadas en registros como Normas Internacionales, y que la aplicación de normas no armonizadas en cuanto a tecnología están contribuyendo a que exista las denominadas “BARRERAS TECNOLÓGICAS AL COMERCIO”. Es por ello que debemos tener muy claro que éste es el punto de partida de las normas ISO.

Es importante resaltar que los países miembros de la ISO se dividen en tres categorías que detallamos a continuación:

Tenemos en un primer punto al “*Organismo Miembro*”, que es un organismo representativo del país, siendo importante entender que solo se admite uno por país, y el mismo que tienen la facultad de participar con el voto en cualquier comité técnico además de los comités de políticas de la ISO, siendo éste en Ecuador el Instituto Ecuatoriano de Normalización “INEN”.

Tenemos en un segundo punto a los “*Miembros Correspondientes*”, los mismos que no tienen derecho a voto pero siempre son informados con referente a aspectos de trabajo que son de su interés.

Por último debemos mencionar a “*Miembros Subscriptores*”, que son quienes pagan para mantener membrecías que les permite tener siempre información de la normalización internacional.

NORMAS INEN

Tomando en cuenta lo expresado en líneas anteriores debemos tener claro que el encargado de establecer la normativa para la fabricación de carrocerías y de aplicación para la accesibilidad de las personas con discapacidad, en nuestro país es el “Instituto Ecuatoriano de Normalización”, denominado con las siglas “INEN”, dicha organización es una entidad técnica de derecho público, con personería jurídica, y con autonomía administrativa, económica, financiera y operativa.

Muy importante establecer que la normativa INEN en Ecuador se aplica en conformidad con lo establecido en las leyes de la República y en tratados, acuerdos y convenios internacionales.

Aspecto que no se puede dejar de lado es entender como apoya el INEN a los sectores productivos de la sociedad ecuatoriana: según consta en el manual de Instituto Ecuatoriano de normalización edición 2009 que habla de las Instituciones relacionadas con el SI, en lo referente al Instituto Ecuatoriano De Normalización, INEN que dice:

“El apoyo a los sectores productivos se traduce en los siguientes servicios que el INEN ofrece:

- *Capacitación y entrenamiento en Normalización Técnica, Calidad Total, Aseguramiento de la Calidad, Metrología, Sistema Internacional de Unidades.*
- *Calibración de aparatos, equipos e instrumentos y básculas camioneras de gran capacidad.*
- *Certificación de cumplimiento con norma o reglamentos técnicos para productos de fabricación y producción nacional, para consumo local o para exportación.*
- *Análisis y ensayos físicos, químicos y microbiológicos para diversos productos.*
- *Auditoría y consultoría para las empresas que deseen obtener certificados de calidad, sello de calidad o lograr una certificación ISO 9 000 o ISO 14 000.*
- *Información sobre normas técnicas, catálogos de normas del INEN, de otros países y de normas internacionales ISO, IEC, CODEX ALIMENTARIUS, ITU, OIML, COPANT, SIM”.*

Con lo anotado en el párrafo anterior tenemos claro cuál es el desempeño del “INEN” en el Ecuador y por lo tanto las empresas que están direccionadas a la

fabricación de carrocerías deben tener muy en cuenta las especificaciones técnicas para la producción de las mismas, cuyo cumplimiento permitirá que las personas con discapacidad puedan acceder a una utilización en igualdad de oportunidades al servicio de transporte público.

Definición

Mencionamos dos definiciones que consta según la publicación en la página web
http://hydra.dgsca.unam.mx/color/files/festrada/IN/concepto_bsico.html, que dice y manifiesta expresamente:

“La Normalización es una disciplina que trata sobre el establecimiento, aplicación y adecuación de reglas destinadas a conseguir y mantener un orden dentro de un campo determinado con el fin de obtener beneficios para la sociedad, acordes con el desarrollo tecnológico, económico y social.

Es una disciplina con base técnica y científica que permite formular reglas ó normas, cuyo ámbito no se limita únicamente al establecimiento de reglas, sino que comprende también su aplicación”.

Tomando en consideración las definiciones anteriores podemos entender que la normalización tiene como objetivo el regular y mantener un orden que sea en beneficio de una sociedad en base de parámetros técnicos específicos, el cual siempre estará acorde al desarrollo de las necesidades de un núcleo social.

Debemos tener claro que todo lo mencionado también fortalece lo expresado al momento que las mismas teorías nos permiten establecer reglas o normas con la finalidad de que la aplicación sea la adecuada y ante todo que esa reglamentación sea suficiente para satisfacer las necesidades de la comunidad que busca dicha normalización.

Para finalizar diremos que la normalización busca una sociedad mas justa libre de desigualdades y donde todas las personas tengamos las mismas oportunidades y sobre todo tengamos acceso a todo lo que una sociedad incluyente ofrece, tomando especial consideración por el grupo minoritario de la

sociedad que son las personas que sufren algún tipo de discapacidad la misma que puede ser temporal o permanente.

Antecedentes Históricos

Manifestaremos que La normalización, es elemento intrínseco del trabajo en común y la organización colectiva es tan antigua como el hombre organizado. Los idiomas, las costumbres, la escritura, las monedas, las pesas y las medidas siempre han respondido a "normas".

Siendo así que en el año de 1215 es firmada una carta Magna por el rey Juan de Inglaterra, en la cual normalizó las pesas y medidas para evitar las malas prácticas comerciales, las mismas que empezaron a ser un problema para la sociedad de aquellas épocas.

Muy importante tomar en cuenta el aparecimiento en 1871 del Sistema Métrico Decimal y con esto se da inicio a la Normalización y la misma que recibe un fuerte impulso como consecuencia de la revolución industrial.

También se debe considerar que en 1886 las compañías de ferrocarriles de Norteamérica consiguieron normalizar los diferentes tipos de dimensiones de los carriles ya que hasta entonces existían cincuenta y dos tipos diferentes, lo cual implicaba un transbordo en cada cambio de ancho de vía, lo cual era molesto y además era motivo para mucha pérdida de tiempo en cada acto.

También muy importante los hechos de 1890 donde Mr. Whitney de E.U.A., normalizó la fabricación de armas de fuego (fusiles), pero sin embargo el gran motor para la aplicación de la Normalización a nivel mundial fueron las dos grandes guerras, dadas las necesidades de estandarizar la fabricación de material bélico.

La parte del aspecto bélico toma relevancia el 14 de octubre de 1946 fecha en la que se promulgan las Normas Militares en Gran Bretaña.

La utilización de vapor en 1950 como fuente de energía, no puede quedar de lado, pues la misma trajo consigo un problema de seguridad pues se dio pérdidas de vidas humanas y económicas, motivo derivado de esto se elaboraron especificaciones (Normas) para el diseño, construcción, ensayo e inspección de calderas.

Todos estos elementos han cambiado y evolucionando con el tiempo, al igual que la normalización para mantenerse actualizada con el progreso tecnológico, dando paso a lo que vivimos en la actualidad.

Siendo así que en estas épocas actuales tenemos medidas técnicas que deben ser utilizadas en la fabricación de carrocerías de los transporte de servicio urbano, las mismas que tienen como finalidad un servicio eficiente para todas las personas que acuden a este medio de transporte en especial que este tipo de medidas brinden la comodidad para las personas que mas lo necesitan, como lo son las personas con discapacidad.

Características

Es muy importante establecer las características que tiene la normalización a utilizar, pues como es conocida la singularidad que permite establecer de manera específica su aplicación.

- Proponer especificaciones de calidad en las materias primas que van a ser utilizadas en la elaboración de los productos.
- Difusión de las especificaciones de calidad en la prestación u ofrecimiento de los servicios.
- Proponer métodos y medios que sean confiables para evaluar la calidad en la fabricación.
- Establecer los requisitos y métodos en las empresas manufactureras de productos, para asegurar la calidad.
- Implementar sistemas de documentación e información, eficientes y estables para los distintos procesos.

- Establecer códigos, valores normalizados en el área científico y tecnológico.

Ajustes Razonables

Los ajustes razonables son modificaciones y adaptaciones necesarias con la finalidad de garantizar el goce en igualdad de condiciones de las personas con discapacidad y además que permite disfrutar de todos los derechos humanos que somos merecedores las personas, sin discriminación alguna.

Por lo que es necesario conocer lo que se manifiesta en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, en su artículo 2 donde expresa sobre las definiciones que dice:

“Por «ajustes razonables» se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales”.

Con lo manifestado en el párrafo anterior debemos tener muy claro en considerar el impacto positivo que pueden tener las adaptaciones, no solo para las personas que sufren de discapacidad, sino para todos quienes utilizan dichas instalaciones, las modificaciones de tipo ergonómico favorecen la eficiencia y salud de todas las personas, además que se da cumplimiento con lo que establece la ley.

Situación muy significativa es el establecer que el cumplimiento de ciertas normativas permite una convivencia con mas personas de la sociedad, pues al ser que los ajustes razonables son modificaciones también estamos pensando en la facilidad que encontrarán las personas con discapacidad para poder movilizarse de un lugar a otro, además de tener los espacios necesarios para su libre movilidad.

Medio Físico

Según el Art 78 del capítulo IV del Reglamento General a Ley Sobre Discapacidades, manifiesta que:

“Todo espacio público y privado de asistencia masiva temporal o permanente de personas (estadios, coliseos, hoteles, teatros, estacionamientos, parques, iglesias, etc. deben contemplar en sus diseños los espacios vehiculares peatonales exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, los mismos que deberán estar señalizados horizontal y verticalmente de forma que puedan ser fácilmente identificados a distancia, de acuerdo a la norma INEN correspondiente en una proporción de uno, cada veinticinco plazas y deberán estar ubicados lo más próximo posible a los accesos de los espacios o edificios servidos por los mismos, preferentemente al mismo nivel de los accesos.”

Con lo expresado se tiene claro como se considera al medio físico; que lugares son tomados en cuenta para dicha acepción, dando una prioridad a la parte textual donde expresa de manera clara que los diseños deben considerar lo que establece la normativa “INEN” correspondiente y sus diferentes señalizaciones de modo que sean identificados de manera rápida.

Muy oportuno es mencionar que se manifiesta que las adecuaciones deberán tener tanto los espacios públicos como también los privados, con lo que se entiende que las adecuaciones deben cumplirse en todos los lugares sin excepción de ninguna naturaleza.

a.1) Edificios Agarraderas, Bordillos y Pasamanos

Tomando en consideración el tema en cuanto a discapacidad debemos tener muy claro como se deben tomar las medidas adecuadas para causar el menor daño posible a este grupo minúsculo de personas, pues es así que debemos tener de manera muy clara ciertos aspectos importantes que deben tener los edificios para un servicio eficiente.

Es así que nosotros encontramos en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 244:2000 primera edición que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO

EDIFICIOS. AGARREDAS, BORDILLOS Y PASAMANOS, y dice en su literal 3.1.1.1 que explica acerca de los requisitos específicos:

“3.1.1.1 Se recomienda que las agarraderas tengan secciones circulares o anatómicas. Las dimensiones de la sección transversal estar definidas por el diámetro de la circunferencia circunscrita a ella y deben estar comprendidas entre 35 mm y 50 mm.”

De lo más relevante tenemos el párrafo anotado en líneas anteriores, pues se resalta que es un conjunto de estándares técnicos y, con lo que tenemos muy claro que se deben cumplir con normas específicas las que ayudarán para la movilidad de las personas con discapacidad en los edificios además de resaltar la necesidad de su cumplimiento.

Lo que tiene que ver con Bordillos y Pasamanos, son otros complementos los que permiten la accesibilidad de manera independiente de las personas con discapacidad, lo que evitará la vulneración del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, además permite un complemento perfecto agarraderas, bordillos y pasamanos.

Además de resaltar que toda edificación siempre debe contar con normativas específicas pero como es conocido tenemos nosotros los estamentos que debemos cumplir, pero al parecer no tenemos la norma sancionadora necesaria para el cumplimiento obligatorio de la normativa; y, así se convierta en efectivo beneficio de una comunidad que esta limitada a acceder a ciertos lugares.

a.2) Edificios Rampas Fijas

El tema de investigación propuesto engloba a nivel general la accesibilidad de las personas con discapacidad, es por ello la importancia de conocer acerca de las adecuaciones técnicas físicas en los diferentes lugares que son parte de las edificaciones y por supuesto en los espacios abiertos, lo que dará oportunidad para una accesibilidad independiente.

Tomando en consideración estas adecuaciones necesarias diremos que la normativa busca estandarizar las medidas que ayudan a una accesibilidad acorde a la necesidad de los diferentes tipos de discapacidad, en este caso nosotros realizaremos una observación al ancho mínimo que deben tener estas tipos de rampas.

Siendo así que en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 245:2000 PRIMERA EDICIÓN QUE HABLA EN CUANTO A LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. EDIFICIOS. RAMPAS FIJAS, y dice en su literal 2.1.1.3 que explica acerca de los requisitos específicos:

“2.1.1.3 Ancho mínimo. El ancho mínimo libre de las rampas unidireccionales será de 900 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, la rampa debe tener un ancho mínimo de 1 000 mm y el giro debe hacerse sobre un plano horizontal en una longitud mínima hasta el vértice del giro de 1 200 mm. Si el ángulo de giro supera los 90°, la dimensión mínima del ancho de la rampa debe ser 1 200 mm”

Con lo anotado en líneas anteriores nos damos cuenta de la existencia de normativas que deben ser aplicadas pero su poca difusión ha permitido que esto sea caso omiso a lo que establece la ley, por ello la importancia de poner un especial atención a la presente investigación por lo que sería necesario que se aplique un complemento para que se cumpla las normativas establecidas por la ley.

Con lo expuesto tratamos de dar oportunidad que las personas que sufren de discapacidad puedan disfrutar en cierto modo su existencia, pues al ser su movilidad independiente la persona sentirá un autoestima el mismo que le hará sentir incluido en una sociedad llena de prejuicios.

a.3) Edificios Corredores y Pasillos

Continuando con el tema propuesto no podemos dejar de lado aspecto muy importante como son los corredores y los pasillos en una edificación, por lo que ésta norma INEN nos permite conocer las dimensiones que debemos considerar como aptas para un correcto funcionamiento y utilidad en los edificios.

Siendo necesario que se digne un estudio minucioso pues en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 247:2000 Primera Edición que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FISICO. EDIFICIOS. CORREDORES Y PASILLOS CARACTERISTICAS GENERALES, y dice en su literal 2.1.1.2 que explica acerca de los requisitos específicos:

“2.1.1.2 Los corredores y pasillos en edificios de uso público, deben tener un ancho mínimo de 1200 mm. Donde se prevea la circulación frecuente en forma simultánea de dos sillas de ruedas, éstos deben tener un ancho mínimo de 1800 mm”.

Muy importante tener en cuenta desde que tiempo está nuestro país comprometido con la aplicación de estas normativas, sería extraordinario que se realice un estudio para establecer si las edificaciones de uso público cumplen con los lineamientos necesarios para permitir dicha accesibilidad, o es que solo estamos tratando de decir que las edificaciones privadas son las que deben realizar este tipo de adecuaciones.

La interrogativa queda planteada de modo que podría ser un tema muy bueno para ser investigado y saber si existe un verdadero interés por que esta sociedad se convierta en incluyente como queremos todos los habitantes del Ecuador.

Muy importante destacar que cada uno de estos requerimientos siempre se complementan con otros cumplimientos lo que permite que se cumpla con éxito cada una de las aplicaciones que estamos presentando en nuestro estudio, uno de los mencionados podemos decir que es la observancia de que los pasillos y

corredores deben estar libres de obstáculos entre otras mas de significativa importancia.

a.4) Edificios Escaleras

Esta norma es también importante de ser tomada en cuenta pues nos permite conocer las condiciones que deben cumplirse en las gradas de las diferentes edificaciones sean estas de edificaciones publicas o privadas, si bien utilizamos nuestra memoria lo que estamos viviendo en la actualidad es una inclusión activa para todos los ecuatorianos sin distinción o discriminación de ninguna naturaleza.

En el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 249:2000 Primera Edición que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. EDIFICIOS. ESCALERAS, y dice en su literal 2.1.1.4 que explica acerca de los requisitos específicos, y dice “**2.1.1.4** *Tramos rectos. Las escalera podrán tener tramos continuos sin descanso de hasta diez escalones como máximo.*”

Por lo que debemos tomar especial consideración a lo que nos explica en este literal pues si bien la normativa es relativamente nueva para nuestro medio debemos considerar que en nuestra ciudad las edificaciones son antiguas como es el caso el Municipio de Ambato donde sus escalones sobrepasan los diez escalones de manera continua, y que podemos decir a ésta real situación.

No cabe duda que la normativa se trata de cumplir pero cuánto tiempo será necesario para poder disfrutar de ésta sociedad incluyente sin discriminación, donde todas las personas con discapacidad sea esta temporal o definitiva o personas sin discapacidad puedan compartir un momento de inclusión.

Necesario es también conocer lo que nos dice en el literal 2.1.1.5 de la misma normativa mencionada anteriormente y que habla de los requisitos

específicos que dice: “2.1.1.5 Descansos. Los descansos deben tener el ancho y la profundidad mínima coincidiendo con el ancho de la escalera.”. Lo que es necesario conocer lo suficiente las normas técnicas pues en este literal lo que propone es que se cumpla con una coherencia dentro de los distintos puntos a ejecutarse.

Como es claro a nuestro entender la situación no da lugar a dudas para equivocaciones o no cumplir con la normativa, lo que necesita es un complemento idóneo para la aplicación de la misma donde se pueda hacer un seguimiento a este cumplimiento que ya está dentro de la normativa jurídica.

b) Tránsito y Señalización

Al ser el tránsito y señalización muy importantes en el diario convivir diremos que esta normativa establece los requisitos que deben tener los espacios físicos en áreas públicas y privadas, además de resaltar que esta normativa es para la zona urbana y rural, la misma que permitirá la movilidad de las personas con discapacidad ya sea ésta temporal o permanente.

Muy importante es conocer que nos dice en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 291:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSITO Y SEÑALIZACION y dice en su literal 2.1 que explica acerca de los requisitos:

“2.1 Todo espacio público y privado de afluencia masiva, temporal o permanente de personas (estadios, coliseos, hoteles, hospitales, teatros, estacionamientos, iglesias, etc.), debe contemplar en su diseño, los espacios vehiculares y peatonales exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, los mismos que adicionalmente deben estar señalizados horizontal y verticalmente de acuerdo con las NTE INEN 2 239, 2 240, 2 241, 2 242 y los RTE INEN 004 para Señalización vial. Parte 1 y 2.”

Con lo que estamos conscientes de que la normativa INEN tiene que involucrarse con otras normas ya establecidas que permiten una mejor adaptación

al campo de aplicación, si bien es cierto lo que estamos revisando es muy importante pero no deja de ser las otras normativas que ya han sido emitidas y que se convierten en complemento para la ejecución del mismo.

Además como parte esencial debemos rescatar que el tránsito y la señalización deben estar en todo espacio público y privado que desde luego tenga concurrencia masiva, a pesar que esta concurrencia sea temporal o permanente de personas, sin dejar de lado la señalización vial que deben cumplirse de acuerdo con las normativas INEN.

Muy importante es un detalle que menciona en el literal 2.2.1.1 de la normativa en mención que habla acerca de los requisitos específicos y dice:

“2.2.1.1 Las rampas para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben estar incorporadas dentro de las zonas peatonales establecidas en el “Reglamento de señales luces y signos convencionales, en el Manual Técnico de señales de tránsito” vigentes y en el RTE INEN 004 Parte 1, 2 y 3.”

Para fortalecer la investigación propuesta somos observadores cómo en líneas del párrafo se expresa que existe un manual técnico de señales de tránsito lo que permite que la aplicación sea rápida y eficiente sin existir motivo alguno para su no aplicación de dichos manuales de ayuda técnica.

Siendo consientes con la realidad podemos decir que se puede trabajar por un período que permita la aplicación de este tipo de técnicas, la que ayudará a conseguir la tan anhelada inclusión social de las personas sin distinción o discriminación de ninguna naturaleza.

c) Estacionamientos

Nosotros al continuar con el programa de investigación debemos considerar que el hecho de tomar en cuenta la palabra discapacidad no estamos diciendo que las personas no pueden hacer ningún tipo de actividad, sino por el

contrario; sí es verdad que la discapacidad tal vez sea un impedimento, pero existe un grupo de personas con Discapacidad que pueden manejar vehículo.

Por consiguiente si nos damos cuenta que existen personas que tienen la habilidad de manejar también debemos dar prioridad para que su movilidad no se vea reducida, sino por el contrario puedan disfrutar del goce efectivo de sus derechos es así que en la normativa correspondiente nos explica acerca de los requisitos que deben considerar para los estacionamientos.

Este tipo de requisitos al igual que las normas anotadas en líneas anteriores quieren decir que hay la obligación de cumplir con normas técnicas establecidas en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 248:2000 Primera Edición que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. ESTACIONAMIENTO, y dice en su literal 2.1.1.2 que explica acerca de los requisitos específicos:

“2.1.1.2 Números de lugares. Se debe disponer de una reserva permanente de lugares destinados para vehículos que transporten o pertenezcan a personas discapacitadas a razón de una plaza por cada 25 lugares o fracción.”

Con lo expuesto queda claro que las edificaciones deben considerar de disponer de un parqueadero por cada 25 lugares o fracción de estacionamientos, pero lo indispensable es que se cumpla con la señalética de modo que el espacio físico del mismo sea respetado y de fácil ubicación e identificación para las personas con discapacidad.

Muy importante dar realce al punto que nos refiere en cuanto al vehículo que transporta a personas con discapacidad, quienes tendrán la misma consideración como si fuera que transporta a sus propios dueños del medio de movilización.

Aspecto importante es el considerar que en la misma normativa también nos da una cuenta clara con respecto a su ubicación es así que en el literal 2.1.1.3 que nos explica de los requisitos específicos y dice:

“2.1.1.3 Ubicación. Los lugares destinados al estacionamiento para personas con discapacidad, deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de los espacios o edificios servidos por los mismos, preferentemente al mismo nivel de estos. Para aquellos casos donde se presente un desnivel entre la acera y el pavimento del estacionamiento, el mismo debe salvarse mediante vados de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2 245”

Considerando el texto del párrafo anterior clarificamos aún más nuestro pensamiento al establecer los lugares de estacionamiento los mismos que deben estar próximos al ingreso de las edificaciones, de este modo dar facilidad para la movilidad inmediata y sencilla de las personas con discapacidad a las instalaciones de la edificación.

Muy conveniente es dar también sentido que en lo posible éste tipo de estacionamientos deberán estar al andar con el lugar de estacionamiento, pero de no ser así el caso se tomaran medidas que ayuden para su fácil ingreso a las instalaciones de la edificación sobre todo si se presenta a desniveles donde la dificultad se presentaría considerablemente.

d) Mobiliario Urbano

Al considerar esta normativa se debe entender que los requisitos que el mobiliario urbano debe cumplir, son para los espacios públicos y privados de una manera que no interrumpa la libre movilidad de las personas con discapacidad.

Muy importante establecer las normas que deben cumplir el Alcorque , el mismo que es un espacio de suelo natural destinado al pie de las plantas el mismo que tiene su función de permitir un riego adecuado, la fertilización y su mantenimiento.

Se debe considerar además las bandas de equipamiento, el mismo que representa a los espacios utilizados para la ubicación de buzónes, basureros, árboles, bancas etc., también no podemos dejar de lado el hecho de tener acceso a la comunicación es así que la misma norma nos guía las características que deben cumplir las cabinas telefónicas.

Muy importante contar además con una área de control que es el instrumento que permite el control de un sistema semafórico en sitios determinados de la ciudad, y cómo vamos a dejar de lado las funciones de un sistema semafórico, pues el mismo que permite una correcta regulación del tránsito además que convierte en segura una red vial.

Muy destacable tener presente que éste sistema semafórico existe para regular y brindar una seguridad en su vialidad tanto a los vehículos como a las personas, y para quienes son los usuarios diarios de las vías, muy importante es destacar que este sistema semafórico debe brindar especial beneficio para las personas con discapacidad.

Este beneficio a las personas con discapacidad se convierte al tener en lugares aptos un botón de presión; el mismo dispositivo que, permite activar manualmente al semáforo peatonal, pero como complemento a este sistema debe contar con sistema visual, acústico y de vibración, conjunto de señales que permitirán reconocer a las personas con distintos tipo de discapacidad reconocer el momento que el cruce de las vías sea permitido, y así evitar accidentes.

Por último mencionaremos en cuanto a las características del teléfono público, el mismo que debe incorporarse a la red de servicios a las personas con discapacidad, con lo que permitirá tener una vida de inclusión.

e) Transporte

Continuando con el tema propuesto llegamos al motivo de la investigación que es la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, por lo que

es muy importante tener muy claro el panorama de esta norma, la misma que establece los requisitos generales que deben cumplir los accesos a los diferentes tipos de transporte.

Dando prioridad a lo que es la transportación terrestre y en nuestro caso al transporte urbano, tomando una atención especial de aplicación en espacio público y privado, así como también en áreas urbanas y rurales, las mismas que permitirán la accesibilidad a personas con discapacidad y movilidad reducida.

En este sentido diremos que en el manual de aplicación de las Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, y dice en su definición, en el literal 3.1.1:

La misma que da una explicación simple pero muy concreta de lo que es el transporte terrestre motivo de la presente investigación y dice: “**3.1.1 Transporte terrestre.** Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro, utilizando vehículos que circulan por vía terrestre, que pueden ser: buses, camiones, camionetas, taxis, etc.”. Con lo que podemos decir que el transporte terrestre es necesario para movilizar a las personas de un lugar a otro.

Teniendo presente que para poder efectuar esa movilización a las personas con capacidades disminuídas debe existir adecuaciones necesarias que permitan su funcionalidad, y que además sea un medio efectivo para incluir a las personas a un entorno social activo y de manera independiente.

Es importante dar atención a este criterio que consta en el mismo manual en su literal 4.1 que especifica en cuanto a disposiciones generales y en el presente caso dice:

4.1 Los diferentes tipos de transporte: terrestre, aéreo, férreo, marítimo - fluvial y multimodal, han sido creados en función

de las necesidades del usuario, por lo que deben cumplir con lo siguiente:

a) Permitir el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida y su ubicación física exclusiva dentro del mismo.

b) Disponer de un área exclusiva para las personas con discapacidad y movilidad reducida, y contar con la correspondiente señalización horizontal y vertical que permita a estas guiarse con facilidad sin la ayuda de otras personas.

c) Cumplir con las normas técnicas establecidas para el diseño de los espacios físicos de accesibilidad y su adecuada señalización, con la finalidad de permitir que las personas con discapacidad y movilidad reducida, logren integrarse de manera efectiva al medio físico.

Con lo expuesto en el párrafo anterior nosotros ratificamos lo manifestado en un inicio en cuanto al cumplimiento de ciertas normas técnicas, las mismas que permitirán una accesibilidad de manera adecuada además de ratificar la independencia que tendrán las personas con discapacidad y movilidad reducida, con lo que se conseguirá una inclusión social deseada por todas las personas.

Debemos brindar una atención especial a lo que nos manifiesta en el literal c) del párrafo anterior pues para la fabricación de las carrocerías necesariamente deben cumplir requisitos de normatividad lo que evitará la vulneración de derechos constitucionales y ante todo tener presente la inserción de seres humanos que durante mucho tiempo han sido invisibles para una sociedad excluyente.

Continuamos tratando el punto de la transportación y situación muy importante tiene que ver con las paradas de buses que es también nuestra preocupación y lo cual ha sido ya motivo de investigación por otros autores, siendo nuestro caso específicamente el lineamiento jurídico que permita una ejecución viable y eficaz de estos derechos.

Resaltando siempre la investigación con parámetros normativos no nos cansaremos de insistir; que, en el manual de aplicación de las Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y

MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, y en el numeral 5.1.1.1 dice y explica acerca de los requisitos específicos:

5.1.1.1 Paradas de buses. En su definición y diseño se debe considerar un espacio exclusivo para las personas con discapacidad y movilidad reducida, cuya dimensión mínima será de 1 800 mm por lado, ver NTE INEN 2 246 y 2 247, y estar ubicadas en sitios de fácil acceso al medio de transporte 1. Todas las paradas deben permitir la accesibilidad a las personas con discapacidad y movilidad reducida, cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico Ecuatoriano 004. Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal.

Por consiguiente diremos que la normativa es muy concreta con los señalamientos técnicos pues expresa los requisitos que debe tener la parada de bus, situación muy peculiar pues la pregunta es ¿Se cumples con la normativa en las paradas de bus urbano en el cantón Ambato?, Situación que solo nos dará la respuesta es una previa investigación y también sería bueno resaltar, ¡sólo el cumplimiento de las normas INEN en las carrocerías ayudará a la movilidad!

Son tan básicas preguntas pero nos permite visualizar el campo de diferente manera, lo que corresponde a cada cual, la parte del municipio y la parte del sector del transporte urbano, quienes son los involucrados en cierta manera de forma directa, pues con ello se permite visualizar a las personas con discapacidad, o se pretende tener a personas invisibles frente a una sociedad que busca la inclusión de las personas sin discriminación en el literal b) del numeral 5.1.1.4 en el que dice:

“b) Debe colocarse la señalización vertical que establece el símbolo gráfico utilizado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable exclusivamente por personas con discapacidad y movilidad reducida, cuyas características deben cumplir con las NTE INEN 2 240”.

Con esto lo que pretende es dar a conocer que lo señalado de manera técnica debemos saber respetar, con los espacios, lo que permite que una persona con discapacidad, pueda acceder de manera independiente a la transportación y no se sienta agredido por la discriminación que sufre al no tener la misma oportunidad que los demás usuarios.

La importancia de establecer sobre cada uno de estos aspectos es entender de que manera se debe aplicar la norma, si nosotros entendemos que en la respectiva normativa nos establece que se dispondrá de un asiento por cada cuarenta asientos del bus nos pone en dilema el entender por que razón necesariamente deben ser mayor a 40 asientos, si se entiende que toda unidad de bus urbano debe disponer de un lugar para que las personas con discapacidad puedan movilizarse.

Esta movilización no debe estar sujeta a condiciones por que en esa circunstancia estaríamos discriminando a las personas con discapacidad, todo esto lo afirmamos con lo que menciona en el manual de aplicación de las Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, y en el numeral 5.1.1.5 literal a) dice y explica acerca de los requisitos específicos:

“5.1.1.5 Vehículos de transporte público terrestre, deben cumplir con la RTE INEN 038 Bus urbano.

a) Todos los vehículos de transporte público terrestre deben tener, puertas de acceso de ancho libre mínimo de 900 mm y en el interior de los mismos, disponer de espacios exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, en la proporción mínima de un asiento por cada 40 pasajeros, los cuales deben estar ubicados junto a las puertas de acceso y/o salida de los mismos”.

Es muy importante conocer que la normativa tiene plenamente regulado las referencias técnicas, pero la importancia debe estar en el cumplimiento de la misma lo que estaríamos por comprobar con la investigación a realizar, pues si hemos dado atención a la presencia de buses con los señalamientos de espacios para personas con discapacidad pero no cumplen con lo que la respectiva normativa expresa, como es la falta de identificación del lugar que deben respetarse para la ubicación de las personas con discapacidad.

Por último mencionaremos que la transportación es un medio eficaz que permite la inclusión de las personas con discapacidad a una participación activa en

una sociedad que busca incluir a todos sus miembros, de manera especial a los que sufren de discapacidad.

f) Área Higiénico Sanitarias

Al ser que estamos tratando de seres humanos es importante prestar el cuidado respectivo en las cuestiones higiénicas es así que ésta norma establece los requisitos de cuartos de baño y de aseo con relación a la distribución de las piezas sanitarias y todas las dimensiones mínimas tanto en el área de utilización como en la de los accesos, así como también, las condiciones de los aparatos sanitarios y los aspectos técnicos referentes a los materiales y esquemas de disposición de las instalaciones.

Es indispensable que las áreas higiénicas sanitarias deben contar con espacios plenamente amplios de modo que si ocurre algún tipo de accidente o si la persona con discapacidad sufre alguna caída, sea este fácilmente ayudado por parte de terceras personas, debido a que en ocasiones al grado de dificultad que tiene la persona con movilidad reducida puede provocar la utilización de este tipo de servicio.

Es muy importante conocer que las piezas sanitarias son consideradas los lavamanos, inodoros, tina, duchas, videt, urinario, etc. Por lo que cada uno de estos servicios debe brindar la comodidad necesaria para la utilización de manera independiente por parte de las personas con discapacidad.

Muy oportuno es tomar en conciencia las medidas que ayudan para que cada uno de estos instrumentos puedan ser de servicio útil y preste la ayuda eficiente que requiere la persona con discapacidad, este tipo de instalaciones deben existir en los baños públicos y que su servicio además de ser eficiente debe brindar un acceso directo sin mayor dificultad.

Al final mencionaremos que estos lugares deben constar con instrumentos de seguridad como es el caso que nos describe en el manual de la aplicación de

Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 293:2001 Primera Edición que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. AREA HIGIENICO SANITARIA, y dice en su numeral 3.1.3.3 que explica acerca de la seguridad:

“3.1.3.3 Seguridad. El recinto debe estar dotado de un sistema de alarma sonora y visual de forma que permita al usuario, en caso de un accidente, dar y recibir información”, con lo que ratificamos el criterio al manifestar de la seguridad que debe mantener este tipo de áreas, pues permite que siempre exista un sistema de alerta para dar aviso en caso de emergencia y poder brindar la ayuda requerida por parte de la persona que lo necesita.

Por ultimo no podemos dejar de lado la necesidad de mencionar que en los acabados el pavimento debe ser con material antideslizante, además de existir siempre una combinación adecuada de colores de modo que esto ayude en la identificación para las personas con visión disminuida.

g) Espacio Domiciliario

Muy importante es establecer que las áreas de descanso también cuentan con normativa siendo así que en los espacios de dormitorios que se construyan en las edificaciones, deben establecer dimensiones mínimas y cumplir con características generales para facilitar los movimientos y las actividades en el interior del dormitorio de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Esta movilidad permitirá que las personas con discapacidad sientan una independencia autónoma lo que ayudará con levantar mucho su autoestima al entender que las diferentes actividades en su dormitorio lo pueden realizar sin ayuda de ningún tipo ni de terceras personas.

Por eso en este punto es importante recalcar que se debe respetar las dimensiones que impone la normativa INEN, pues las personas con discapacidad

son seres que tienen sentimientos y que son también partícipes de una sociedad y que busca una inclusión social con independencia en sus actos.

Muy importante es establecer que siempre deben estar acompañados de sistemas de seguridad que les permitan en caso de emergencia hacer conocer a las personas que conviven con ellos y de éste modo buscar la seguridad integra del ser humano.

h) Vías de circulación Peatonal

Es muy importante conocer que las obras de construcción tanto públicas como privadas deben cumplir con dimensiones mínimas y características funcionales para la circulación peatonal de todas las personas incluidas las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Para este entorno nosotros diremos que las vías de circulación peatonal son las calles, aceras, senderos, andenes, caminos y cualquier otro tipo de superficie de dominio público, y cuya finalidad sea destinar al tránsito de las personas.

Lo importante es establecer que este tipo de beneficio está encaminado para todos los tipos de discapacidad como es la visual, auditiva, física, cuadripléjia, por lo tanto es tomar en consideración que estas medidas deben ser en estándar general.

Para ello mencionaremos lo que expresa en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 243:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. VIAS DE CIRCULACION PEATONAL, y dice en su literal 3.1.1.1 que explica acerca de las dimensiones:

“3.1.1.1 Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1 600 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro menor o

igual a 90°, el ancho libre debe ser a 1 600 mm.” Con lo que estamos completamente seguros que la normativa solo debe exigir su modelo ejecutor de aplicación pues al ser un pueblo en su gran mayoría subdesarrollado en conocimiento intelectual, su aplicación es muy escasa.

Lo que ayudará mucho es la concientización social de las personas por cumplir y empecemos cada uno de los ecuatorianos a mirar por todos los habitantes de nuestro entorno cumpliendo con lo establecido en la constitución de velar por la integración social sin discriminación de ninguna naturaleza.

Muy importante es reiterar que no solo estamos mirando por un grupo determinado de discapacidad sino que su integración es total con todas las personas, pues es importante establecer que las aceras deben estar siempre libres de obstáculos ya sea a lo largo y ancho de las diferentes aceras.

También el recalcar a la sociedad que al momento de construir edificaciones siempre pensemos en el prójimo que lo puede necesitar y no olvidar que la discapacidad puede presentarse en momento inesperado de la vida de cualquier persona ya que puede ser producida por enfermedad o por accidente.

Para finalizar en el tema respectivo vale la pena incluir lo que manifiesta en el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al Medio Físico, en lo referente a la NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 243:2009 Primera Revisión que habla en cuanto a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. VIAS DE CIRCULACION PEATONAL, y dice en su numeral 3.1.2.1 que explica acerca de los requisitos complementarios:

“3.1.2.1 Las vías de circulación peatonal deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular, inclusive en aquellos casos de superposición vehicular peatonal, por medio de señalización adecuada, ver Manual de circulación de vehículos, Comisión Nacional del Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad vial y el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004: Señalización vial. Parte 2. Señalización Horizontal”.

Con lo que estamos muy claros que la norma INEN tiene su normativa de respaldo o complementaria que permite la guía para su aplicación, por lo que debemos tener mucho cuidado de su cumplimiento, al ser el Estado Ecuatoriano un pionero en respetar los derechos de las personas con discapacidad sería agradable la colaboración de la sociedad para que se cumpla con la inclusión de todas las personas a una sociedad netamente activa y que busca fortalecer el derecho de las personas consideradas invisibles.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Título II: Derechos

Capítulo primero: Principios de aplicación de los derechos

La presente investigación tiene como referencia para iniciar lo que establece en el Art 11 numeral 2 inciso 2do donde nos explica claramente del ejercicio de los derechos de las personas y manifiesta de una manera clara que ninguna persona en el Estado Ecuatoriano podrá ser discriminado por motivo de discapacidad, y por ende deben ser respetados y estar en goce de todos sus derechos que el Estado le brinda.

Capítulo segundo: Sección tercera Comunicación e información

Así mismo en el Art 16 numeral 4 manifiesta que todas los habitantes del Ecuador sea de manera individual o colectiva, tenemos derecho a la información, siendo tomados en cuenta de manera participativa las personas que sufren de discapacidad la misma que puede ser visual, auditiva y sensorial

Capítulo Tercero: Derechos de las personas y grupos de atención prioritaria

El Estado protege de manera efectiva los derechos de las personas que son parte del grupo de atención prioritaria, siendo así lo expresado en el Art. 35 del Capítulo Tercero donde se manifiesta una atención especializada de las personas

con discapacidad en todos los ámbitos de la sociedad, sea este público o privado, y expresando de manera especial que se dará una prioridad a las personas que son expuestas a una doble vulnerabilidad.

Sección Sexta: Personas con discapacidad

Siendo que el Estado es el llamado a velar por los intereses de protección a sus habitantes, según el Art. 47, la Constitución de la República del Ecuador busca las medidas para la aplicación de políticas que ayuden en la prevención de discapacidades, además de buscar siempre una integración entre los miembros de una sociedad, también busca que la sociedad se integre de manera que todos aporten para el desarrollo de la misma, siendo un trabajo importante conseguir una igualdad de oportunidades y una integración efectiva de las personas con discapacidad y la sociedad.

En la Constitución de la República del Ecuador aprobada en Monte Cristi en el año 2008, en su Art 47 numeral 10 dice *“El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas”*. Por lo que estamos claros de que el Estado busca una igualdad entre todos sus habitantes, respetando sus preceptos jurídicos establecidos Constitucionalmente.

Además para fortalecer lo anotado en líneas anteriores la Constitución de la República del Ecuador aprobada en Monte Cristi en el año 2008, en su Art 47 numeral 11 dice *“El acceso a mecanismos, medios y formas alternativas de comunicación, entre ellos el lenguaje de señas para personas sordas, el oralismo y el sistema braille”*. Con lo que confirmamos nuestro criterio al establecer la igualdad de oportunidades que brinda el Estado a todos sus habitantes.

Siendo función del estado ser protector de las personas que habitan en su territorio toma medidas en beneficio de los mismo, dando especial atención a las personas con discapacidad, estableciendo así en el Art 48 numerales 1, 5 y 7 donde se manifiesta de la aplicación de programas tanto públicos como privados, para conseguir una inclusión social en igualdad de oportunidades y cumplimiento

de garantías, tratando en lo posible de fomentar la autonomía y evitar cualquier tipo de trato degradante por razón de su discapacidad.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Libro Primero: De la Organización del Sector

Título I: De los Organismos de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Capitulo Cuarto: De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos

Los Gobiernos Autonomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrá la competencia de planificar, organizar y controlar las operaciones del transporte terrestre, transito y seguridad vial, en el transporte público de pasajeros en el ambito urbano por lo que se aplica de acuerdo a la normativa del Art.30.5 c) de la L.T.T.T.

Libro Segundo: Del Transporte Terrestre Automotor

Título I: De La Naturaleza Y Objeto

El Estado, tiene como obligación la protección de las personas con discapacidad toma en cuenta una atención preferente de la cual deben ser beneficiarios, es así que en el Art. 48 de manera expresa manifiesta la preferencia de dichas personas, en cuanto al trato como al costo por la utilización del servicio.

Título II: De Los Servicios De Transporte

Capitulo I: De Las Clases De Servicios De Transporte Terrestre

Muy importante dar una clasificación al transporte pues debemos establecer con el entorno de investigación, es así que encontramos en el Art 51, la clasificación de la misma, y establecemos que es de tres clases.

Se debe dar gran importancia a la manera que prestan el servicio de transporte, pues se requiere cumplir con normas que garanticen la seguridad de sus usuarios es así como lo expresa en el Art. 54 de L.T.T.T.

Teniendo en cuenta que el transporte público es de vital importancia para la integración de una sociedad, se lo considera como un servicio estratégico, por lo que su equipamiento debe brindar buen servicio, además de contar con infraestructura apta para su aplicación, así como establece el Art 55 de L.T.T.T

Titulo III: De Los Ámbitos Del Transporte

En el Art. 66 que trata y dice “*ámbito del servicio transporte público Urbano*”. Establecemos que este tipo de transporte sólo se brinda el servicio dentro de la cabecera cantonal, por ende visualiza el lugar de investigación.

LEY SOBRE DISCAPACIDADES

Titulo I: Principios Y Objetivos

La presente ley esta dirigida a una protección integra de los derechos de las personas con discapacidad, además de resaltar la importancia de prevenir las discapacidades a través de programas dirigidos por parte del Estado Ecuatoriano, y dando una garantía que no permita discriminación de ninguna naturaleza. Tal como lo establece el Art. 1 de la Ley sobre Discapacidad que habla del Ámbito.

Además en la presente ley nos direcciona de manera expresa los puntales sobre los cuales se debe trabajar en este ámbito y en la competencia de estudio prevaleceremos lo que nos explica en Objetivos el literal a) del articulo 3 de la

Ley Sobre Discapacidades que dice: *“Reconocimiento pleno de los derechos que corresponden a las personas con discapacidad”*.

Con lo anotado estamos conscientes de que la ley manifiesta sus objetivos que deben cumplirse, entre los cuales tenemos el de reconocer los derechos de las personas con discapacidad a la accesibilidad al transporte público, el mismo que dado las circunstancias no facilita los medios adecuados para una accesibilidad independiente, y estar a expensas de una comunidad que en ocasiones es muy cruel e insensible.

Con todo lo anotado en líneas anteriores tenemos la ratificación de lo expresado, pues en el Art. 4 de la Ley sobre Discapacidades, el mismo que trata sobre la Integración Social, en su literal b) dice: *“Eliminación de barreras físicas, psicológicas, sociales y comunicacionales”*. Razón suficiente para que sea considerada como punto de partida la investigación, que se ha propuesto.

Título II: El Consejo Nacional De Discapacidades

Como es de conocimiento jurídico siempre debe existir un organismo encargado del estudio, de propuestas, de control y de la aplicación de la ley es así que nosotros encontramos en nuestra legislación nacional que el organismo encargado de dicha vigilancia es el CONADIS, el mismo que en su Art. 6 del título II de la ley sobre discapacidades, nos explica detalladamente las funciones de la entidad estatal.

Título V: De Los Derechos Y Beneficios

El Estado Ecuatoriano en la Constitución del 2008 manifiesta la protección eficiente de los derechos de las minorías en los cuales se encuentran el grupo de atención prioritaria por lo que es prioridad reconocer y garantizar la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad como se establece en el literal e) del Art. 19 del título V, que nos habla de los derechos y beneficios que dice:

“e) Accesibilidad en el Transporte. - Las personas con discapacidad tienen derecho a la utilización normal del transporte público, para lo cual las compañías, empresas o cooperativas de transporte progresivamente implementarán unidades libres de barreras y obstáculos que garanticen el fácil acceso, y circulación en su interior de personas con movilidad reducida y deberán contar en todas sus unidades, con dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad.

Los organismos competentes para regular el tránsito en las diferentes circunscripciones territoriales en el ámbito nacional, vigilarán el cumplimiento de la disposición anterior e impondrán una multa equivalente a 12 dólares de los Estados Unidos de América en caso de inobservancia.”

Como podemos encaminar el estudio con lo anotado en líneas anteriores diremos que la ley tiene claro del derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al transporte, pero si bien tenemos norma expresa, su cumplimiento no es el deseado, pues tenemos provincias del Ecuador que si cumplen con la normativa, no siendo esa una regla común en las demás provincias del Ecuador, teniendo provincias que poco han hecho por su cumplimiento, siendo una de estas la provincia del Tungurahua y específicamente el Cantón Ambato.

Por lo que es necesario que la investigación propuesta permita establecer parámetros para el cumplimiento de la normativa jurídica, si bien es un grupo minoritario de personas con discapacidad, no bien es cierto que se pueden arrebatar esos derechos que el Estado Ecuatoriano protege a sus habitantes.

Para finalizar en este título de fundamentación legal debemos tener claro que las personas que sufren de algún tipo de discapacidad, se merecen una atención preferente, siendo que ellos deben ser beneficiarios de tarifas preferenciales así como lo establece el Art. 20 del título V de la ley sobre discapacidades.

ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE

En lo aplicable a la investigación diremos que es simplemente el derecho a la utilización normal del transporte público.

Concepto

Muy importante conocer el significado de accesibilidad y según el diccionario de la real academia española dice: *“accesible tiene varias acepciones, definiéndose como “que tiene acceso”, o de “fácil comprensión, inteligible”*. Con lo que mencionamos que estas precisiones no solo aluden a una condición espacial sino también a los aspectos muy relacionados con todo tipo de comunicación y sobre todo la manifestación de la actitud.

Antecedentes Históricos

Es importante conocer que éste proceso comenzó hace tres décadas. Hasta entonces las personas con discapacidad estaban estigmatizadas socialmente y carecían de ayudas económicas, físicas o de salud. Se les consideraba como enfermos, situados al margen de la sociedad.

Su incorporación era difícil a un puesto de trabajo y el desarrollo de sus actividades, de sus necesidades y deseos de forma normalizada no era sencillo. Se podía calificar como una etapa de invisibilidad y de ignorancia sobre la solución a sus problemas por parte de las autoridades.

Las personas con discapacidad vivían situaciones de desventaja debido a las barreras físicas y sociales existentes que se oponen a su plena integración.

En cuanto a la accesibilidad al transporte público, desde hacia tiempo se contemplaba la reserva de asientos para personas mayores, lisiados y madres con niños. Sin embargo, ni los vehículos ni las estaciones o andenes habían sido pensados para mejorar la accesibilidad.

Pronto se pasó a una etapa en que la velocidad parecía ser cada vez más importante, al tiempo que se ignoraba a las personas que no se movían, o lo hacían lentamente. Simultáneamente se incrementaban no sólo las barreras sociales sino también las físicas, sobre todo en ciudades con más tráfico y peor

interacción de las personas con el espacio. Será 1975, con la Declaración de los Derechos de los Minusválidos, proclamada por las Naciones Unidas, cuando se hace evidente la necesidad de hacer más accesible los entornos.

Características

Lograr un nivel de conciencia adecuado entre empresarios, trabajadores y usuarios del transporte que entienda que la accesibilidad es un derecho y una necesidad, que no sólo beneficia a un grupo minoritario, sino a toda una sociedad que busca una inclusión total de sus habitantes.

Cambiar de actitud a favor de la no discriminación de las personas con discapacidad en el sector del transporte regular de viajeros por carretera, en el marco de las experiencias de otros países de la unión europea.

Conseguir la formación e información necesaria de la dirección y de los trabajadores de las empresas de transporte regular de viajeros por carretera para poder responder a las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad.

Establecer los protocolos necesarios que determinen las obligaciones de cada uno de los agentes implicados en la accesibilidad de las personas con discapacidad en especial a los inmersos con autobuses de servicio urbano.

Colaborar con el cumplimiento de la normativa existente en todos aquellos aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad y el desarrollo de los servicios de transporte público regular de viajeros.

Ayudar a conseguir una reglamentación coherente y sistematizada donde se incluyan las necesidades de las personas con discapacidad en el acceso a los autobuses.

Sugerir presencia de personal adecuado en la asistencia a las personas con discapacidad en el transporte en autobús.

Identificar el concepto de accesibilidad con la mejora de la calidad del servicio de transporte público.

a.1) Derecho Movilidad

El Derecho a la movilidad tenemos todos los habitantes de un Estado democrático, lo que nos permite movilizarnos de un lugar a otro sin tener que solicitar autorización de naturaleza alguna, por lo que estamos seguros que el derecho a la movilidad personal es uno de los derechos humanos universales.

Este derecho está incluido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad con el que se pretende promover la independencia de las personas con discapacidad, luchando por que éste grupo de personas sientan el placer de una vida digna.

Aunque el derecho a la “movilidad personal” no es mencionado en esos términos en otros tratados internacionales de derechos humanos, el concepto está vinculado estrechamente a otros derechos humanos como el derecho a la libertad de desplazamiento.

Mientras el derecho a libertad de desplazamiento se concentra en cuestiones tales como el derecho de las personas a desplazarse libremente dentro de las fronteras de un país, el derecho a la movilidad personal examina más detenidamente los medios a través de los cuales las personas con discapacidad son capaces de efectuar tal desplazamiento.

En particular lo que debe analizar es el apoyo requerido para que el movimiento de la persona con discapacidad sea independiente de terceras personas, es decir un movimiento individual.

La independencia de las personas con discapacidad para desplazarse libremente por su casa, el lugar de trabajo, la comunidad, etc., es un componente esencial para el disfrute de una vida digna; y, que permite la vinculación social.

a.2) Derecho Comunicación

La comunicación es un factor fundamental para el desarrollo de los pueblos es por eso que el Estado Ecuatoriano busca esa igualdad de acceso a la información de las personas para que todos estemos en constante comunicación y satisfacer así las distintas necesidades de sus habitantes.

Es por ello importante lo que expresa en la página web <http://www.conadis.gob.ec/ley.htm> que dice: *“Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder, de acuerdo a las circunstancias, a la información emitida a través de los medios de comunicación colectiva nacional,...”*. Con lo descrito nosotros tenemos ya el inicio para incorporar las medidas para una comunicación adecuada con las personas que sufren de discapacidad.

Es decir ya se da un reconocimiento a la información que deben tener las personas con discapacidad, en especial las personas con discapacidad auditiva u de lenguaje, pero esto no debe ser aplicación sólo para los medios de comunicación, lo que esto debe propiciar es que la comunicación y la accesibilidad sea en todo lugar para personas con discapacidades.

Muy importante es también reconocer la manera como acepta el Estado a la educación y reconoce el derecho de las personas sordas al uso de la Lengua de Señas Ecuatoriana.

Muy importante es difundir y dar a conocer a las diferentes personas con discapacidad de las oportunidades que la Constitución de la República brinda, pues en la actualidad también existe inclusión laboral para las personas con discapacidad, la misma que se podrá difundir siempre y cuando exista las medidas para su difusión y aplicación.

No se podría dejar de lado el papel que en la actualidad debe cumplir el SECAP (SERVICIO DE CAPACITACION PROFESIONAL) en cuanto a la preparación que debe brindar a las personas con discapacidad de modo que la

formación sea para que puedan desempeñar en los diferentes tipos de trabajo al mismo que podrán acceder en igualdad de condiciones.

a.3) Derecho de Comprensión

Los derechos humanos tienen su fuente de inspiración en la protección para todas las personas que habitan en los distintos países que son signatarios y que reconocen a este pacto internacional, siendo así que sus habitantes pueden disfrutar de una vida digna en la cual son sujetos de derechos como también de obligaciones en igualdad de condiciones.

Es por aquello que debemos considerar que la Convención Internacional de Derechos Humanos manifiesta que estos derechos son universales, que protegen derechos políticos, civiles, económicos, sociales y culturales, y que amparan a todos los habitantes siendo incluidos a estos derechos todas las personas sin discriminación alguna.

Aunque nosotros no encontramos de manera manifiesta acerca de los derechos de comprensión pero debemos tener en cuenta que los derechos de las personas con discapacidad son indivisibles, interdependientes e interrelacionados, lo cual las personas que no sufren de discapacidad deben comprender que son miembros activos de una sociedad que busca inclusión en todos sus campos.

Importante manifestar que en estos derechos se protege de la discriminación que pueden ser víctimas las personas con discapacidad, la misma que puede ser basada en la exclusión o restricción, basada en la condición de la discapacidad de la persona, con la intención de deteriorar el significado del disfrute de los derechos humanos y libertades fundamentales.

También no podemos dejar de lado la igualdad que las personas con discapacidad tienen derecho frente a las oportunidades siendo una de ellas la igualdad para una movilización libre de obstáculos y de manera independiente,

con el objetivo de ser participativos en una sociedad que se ha caracterizado por ser excluyente por muchos años.

Por último mencionaremos el derecho fundamental a ser tratados con dignidad y respeto, pues deben disfrutar de una vida normal en todas sus acciones, la misma que comprende disfrutar de una independencia, así como de ser asistidos en cuestiones médicas de modo que aseguren un tratamiento efectivo en lo psicológico y medicinal.

Disfrute de la Dignidad Humana

La dignidad humana es propio del ser humano nace con su ser, se convierte en un valor singular que puede reconocerse, esta dignidad puede ser vista en nuestro propio yo o verlo en los demás.

Esta dignidad humana que nace con cada ser no puede ser destruida, peor aún deteriorada o retirada a ser humano alguno, se convierte en un valor incomparable al que lo llamamos respeto.

Por último diremos que ésta dignidad es anterior al nacer de las personas y ninguna otra persona tiene la capacidad para dar o retirar esa dignidad de los seres humanos sin discriminación alguna.

Por lo que es importante tomar el criterio expuesto en la página web http://www.aceb.org/v_pp.htm, que dice:

“La dignidad propia del hombre es un valor singular que fácilmente puede reconocerse. Lo podemos descubrir en nosotros o podemos verlo en los demás. Pero ni podemos otorgarlo ni está en nuestra mano retirárselo a alguien. Es algo que nos viene dado. Es anterior a nuestra voluntad y reclama de nosotros una actitud proporcionada, adecuada: reconocerlo y aceptarlo como un valor supremo (actitud de respeto) o bien ignorarlo o rechazarlo.”

b.1) Definición de Dignidad humana

Al conocer que la dignidad humana es algo que está antes de nacer con las personas, es importante establecer que dicen los entendidos en descifrar la palabra dignidad, es así que me remito a la página web <http://es.wikipedia.org/wiki/Dignidad> que dice:

“La dignidad, o «calidad de digno», deriva del adjetivo latino dignus, se traduce por «valioso»; es el sentimiento que nos hace sentir varios y valiosos sentimientos con nosotros mismos, sin importar nuestra vida material o social.”

Con lo que nosotros debemos hacer referencia todo el texto mencionado al valor inherente al ser humano en cuanto a un ser racional, el mismo que esta dotado de muchos derechos como los que podemos decir el derecho de libertad, el mismo que le permite ser creador de su propio destino.

Este ser humano puede ser modelo de superación y expresar un símbolo de lucha, el mismo que busca conseguir su propia creación de vida, con hacer el ejercicio de ser quién toma las decisiones por cuenta propia, sin depender de terceros aplicando su propio derecho de libertad.

Igualdad

Es muy importante considerar que la igualdad es parte influyente para una inclusión social efectiva, además que es un derecho adquirido de las personas, es importante clarificar que no puede existir exclusión o distinción de persona alguna por ningún motivo es decir no puede existir discriminación de ninguna clase.

La igualdad permite que todas las personas con discapacidad o no puedan acceder a todos los servicios en iguales condiciones sin ser excluidos por ninguna persona o por naturaleza alguna, derechos que defiende el Estado a todos sus habitantes.

Muy importante es conocer el significado de la palabra igualdad es así que nos referimos a lo que expresa en la página web <http://www.definicionabc.com/social/igualdad.php> que dice:

“La igualdad es el trato idéntico que un organismo, estado, empresa, asociación, grupo o individuo le brinda a las personas sin que medie ningún tipo de reparo por la raza, sexo, clase social u otra circunstancia plausible de diferencia o para hacerlo más práctico, es la ausencia de cualquier tipo de discriminación.”

Con lo anotado está muy claro el sentido significativo de la palabra igualdad, con la definición nos ratificamos con nuestra acepción, pues decimos que la igualdad permite que todas las personas seamos tratados en forma igualitaria además de que participemos en igualdad de condiciones, sin que se presente motivo alguno para que vulneren nuestro derecho adquirido.

La igualdad permite que la sociedad trabaje en un solo sentido, es decir que busque la inclusión de todas las personas con discapacidad en una sociedad excluyente, la misma que durante mucho tiempo ha sido considerada como invisible frente a una sociedad activa y participativa.

Inclusión Social

La inclusión social está encaminada a visualizar un problema netamente cultural, donde un grupo minoritario es invisible ante una sociedad llena de prejuicios, y además dicha sociedad no permite la construcción necesaria de facilidades que ha de cumplir con este anhelo de las personas con discapacidad.

Muy claro y fácil debería ser entender que la discapacidad no solo es un problema de genes o malformación, si miramos la discapacidad puede ser fruto de un accidente o degeneración, al cual estamos expuestos todas las personas que habitamos en el planeta, por consiguiente es necesario apoyar para que se cumpla con la gran llamada inclusión social, no olvidemos la conocida frase *“HOY POR MI MAÑANA POR TI.”*

Por lo que se convierte necesario conocer el significado de inclusión social, es así que nos referimos a lo que se expresa textualmente en la página web <http://www.definicionabc.com/social/inclusion.php> que dice:

“La inclusión social significa integrar a la vida comunitaria a todos los miembros de la sociedad, independientemente de su origen, de su actividad, de su condición socio-económica o de su pensamiento. Normalmente, la inclusión social se relaciona con los sectores más humildes, pero también puede tener que ver con minorías discriminadas y dejadas de lado.”

Con lo expresado en el párrafo anterior esta claro que la inclusión social busca una vida en armonía con la sociedad, compartiendo las mismas necesidades y accediendo a los mismos servicios en igualdad de condiciones, por lo que esa participación activa de todos los habitantes de un Estado se convierte en una sociedad incluyente, sin consideración de discriminación alguna.

Además de no olvidarnos que con la inclusión social se permite que todos esos grupos minoritarios que eran considerados invisibles ante una sociedad con poca concientización, empiecen a ganar sus espacios y permitan la sensibilización por parte de su entorno vivencial.

CAPITULO III

METODOLOGIA

Enfoque de la Investigación

La presente investigación se realizó con enfoque crítico propositivo considerando la importancia que se merece lo cuantitativo y cualitativo.

Cuantitativo por que permitió mediante la recolección de datos tener conocimiento suficiente para realizar el análisis estadístico.

Cualitativo complementó el análisis estadístico; pues, permitió obtener un juicio de valor respecto a la factibilidad del trabajo de investigación.

Modalidades de la Investigación

Bibliográfica Documental

Porque la investigación tiene información secundaria sobre el tema, el mismo que fué obtenido a través de la Constitución de la República del Ecuador, Convenciones Internacionales, Leyes, Reglamentos, Ordenanzas, libros, textos, revistas, internet, así como también de documentos válidos y confiables.

De Campo

La investigación de campo es importante en el problema planteado, por lo que el investigador acudió en busca de recolectar información en el lugar donde se producen los hechos ya que permitió contactarse con la realidad, y obtener la información requerida de acuerdo a los objetivos.

Tipo de Investigación

Asociación de Variables

La investigación presentó una asociación de variables porque permitió esclarecer si el cumplimiento de las normas INEN en la fabricación de carrocerías de transporte urbano permite la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, la misma que a través de la medición de relaciones nos permitió estructurar una solución viable.

Población y Muestra

Población

Debido a que la población que se propuso en la investigación es necesaria para el éxito, en la investigación tenemos población finita como infinita, por lo que fue necesario la aplicación de fórmulas utilizadas en investigación, para obtener la muestra requerida que permitió tener datos importantes los mismos que aportaron para el desarrollo del problema planteado.

Para la siguiente investigación contamos con la siguiente población:

Población

Cuadro No. 1

| INFORMANTES | TOTAL |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad visual. | 38 |
| Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad auditiva | 75 |
| Miembros de Organizaciones para personas con discapacidad física, intelectual y psicológica | 195 |
| Propietarios de buses urbanos de transporte público del cantón Ambato | 25 |
| Choferes de los buses urbanos de transporte público del cantón Ambato. | 25 |
| Agremiación de Carroceros del cantón Ambato. | 2 |
| Director de la Unidad Municipal de Transito y Transporte Terrestre. | 1 |
| Servidores Públicos del CONADIS. | 1 |
| TOTAL | 362 |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Muestra

Para la selección de la muestra en el presente trabajo se aplicó la siguiente fórmula de investigación.

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{Z^2 P Q + Ne^2}$$

n= muestra

Z = nivel de confianza 95% $\rightarrow 0,95/2 = 0,4750 \rightarrow Z = 1,96$

P= probabilidad de ocurrencia o éxito 0,5

Q= probabilidad de no ocurrencia o de fracaso 0,5

N= población 6184

e = error de muestreo 0,05

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)6184}{(1.96)^2(0.5)(0.5)+6184(0.05)^2}$$

$$n = \frac{5939.11}{0.96+15.46}$$

$$n = \frac{5939.11}{16.42}$$

$$n = 361.91 = 362$$

Con ésta aplicación técnica se pudo establecer que la muestra para la presente investigación será de 362 personas

OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

Cuadro N.-2

Variable Independiente: Normas INEN.

| CONCEPTUALIZACION | DIMENSIONES | INDICADORES | ITEMS BASICOS | TECNICAS E INSTRUMENTOS |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Es la actividad conducente a la elaboración, aplicación y mejora de las normas.</p> | <p>Legal</p> | <p>Convención Sobre Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad.</p> | <p>¿Conóce Usted que Ecuador es miembro de la Convención? ¿Ud. Crée que ser parte de una convención evita vulnerar derechos?</p> | <p>Encuesta Cuestionario Observación de Campo Guía de Observación</p> |
| | | <p>Ley Sobre Discapacidades</p> | <p>¿Ud. Crée en el beneficio de la ley? ¿Cúmple con la Ley de discapacidad?</p> | |
| | <p>Social</p> | <p>Cuántas personas se benefician del cumplimiento de las normas INEN.</p> | <p>¿Ud. Crée que los buses cumplen con las normas INEN? ¿Ud. Crée que las paradas cumplen con las normas INEN?</p> | |
| | | <p>Cuántas personas con discapacidad se incluyen a la sociedad.</p> | <p>¿Ud. Acude al transporte urbano? ¿Cuántas veces utiliza el transporte urbano al día?</p> | |

Fuente: Investigador
Elaborado: Investigador

Técnicas e Instrumentos

Encuesta

Está dirigida a Miembros de Organizaciones de y para Personas con Discapacidad y de Movilidad Reducida, Choferes y Propietarios de los buses urbanos de transporte público del cantón Ambato, Agremiación de Carroceros del cantón Ambato, al Director de la Unidad Municipal de Transito y Transporte Terrestre del Cantón Ambato, y a Servidores Públicos del CONADIS regional de Tungurahua.

La Técnica de la encuesta es importante aplicar a todos los mencionados en el párrafo anterior por que cada uno de ellos son participantes activos en esta problemática, Además se utilizará la técnica de la entrevista si la situación lo amerita, las mismas que nos guiarán en el propósito a conseguir.

Cuestionario

El instrumento que se utilizó para la recolección de la información fué un cuestionario el mismo que tiene preguntas que son de carácter cerradas.

Ficha de Observación

Esta Guía de Observación es una herramienta que permite aproximarse a la identificación del nivel de desempeño del servicio del transporte, una ficha de observación donde se hace el registro de lo observado y se establece cómo se cumple con la ley, ésta no fue necesaria su aplicación.

Plan de Recolección de la Información

La recolección de la información la haremos mediante la aplicación de encuestas, y para lo cual utilizamos los instrumentos como el cuestionario, datos que nos impulsarán en buscar una solución al problema.

Cuadro No. 4

| No. | PREGUNTAS BASICAS | EXPLICACION |
|------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|
| 1 | ¿Para qué? | Para cumplir con el objetivo de la investigación |
| 2 | ¿De que personas u objetos? | Personas involucradas en esta problemática social |
| 3 | ¿Aspectos a tratar? | Indicadores |
| 4 | ¿Quién? | Investigador |
| 5 | ¿Cuándo? | Noviembre 2010 - Mayo 2011 |
| 6 | ¿Dónde? | Lugares de trabajo |
| 7 | ¿Cuántas veces? | Una sola vez |
| 8 | ¿Técnica? | Encuestas |

Fuente: Investigador
Elaborado: Investigador

Plan de Procesamiento de la Información

Como parte de la investigación que se realizó tenemos:

- Elaboración del instrumento
- Revisión minuciosa de la información dejando limpia la información de posibles contradicciones o incompleta.
- Codificación de datos
- Tabulación de los resultados obtenidos de la encuesta
- Elaboración de Cuadros y Gráficos
- Estudio de datos estadísticos para presentar resultados
- Conclusiones

Análisis e Interpretación de Resultados

- Análisis de resultados estadísticos, tomando como consideración las tendencias de acuerdo con el objetivo de la investigación
- Interpretación de los datos estadísticos considerando lo expuesto en el marco teórico, en su momento pertinente.
- Conclusiones y Recomendaciones.

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

Análisis de datos

El investigador mediante el análisis de resultados estadísticos, busca definir tendencias o buscar las relaciones importantes acorde a los objetivos propuestos o la hipótesis planteada; y, la interpretación de los resultados, los mismos que apoyados en el marco teórico se fundamentará de acuerdo a lo concerniente.

Con el objetivo de dar cumplimiento con la metodología propuesta, donde manifestamos que es factible, en la investigación de campo se utilizó la técnica de la encuesta y la entrevista, las mismas que fueron diseñadas para investigar a las personas que están involucradas con el tema propuesto en el trabajo, por lo que fue necesario la aplicación de tres tipos de encuestas y entrevistas mismas que fueron distribuidas de la siguiente manera y estos son:

- Trescientos ocho personas con Discapacidad y Movilidad Reducida
- Cincuenta personas entre Propietarios y Choferes de los buses urbanos de transporte público del cantón Ambato.
- Dos personas de la Agremiación de Carroceros del cantón Ambato.
- Director de la Unidad Municipal de Transito y Transporte Terrestre.
- Un Servidor Público del CONADIS.

Se aplica la tabulación respectiva y las otras actividades que éste capítulo requieren, con la finalidad de dar mayor significación a la propuesta que se pretende establecer como el resultado del trabajo.

Continuamos con el detalle de los resultados obtenidos de las encuestas mismas que serán presentadas mediante cuadros estadísticos y el respectivo análisis e interpretación acorde a cada pregunta formulada en el cuestionario, y luego continuaremos con la entrevista.

Encuestas

Encuestas dirigidas a personas que sufren problema de discapacidad o movilidad reducida.

PREGUNTA

1.- ¿Ud. Ha utilizado el servicio de bus urbano alguna vez?

Cuadro No. 5

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 260 | 84% |
| No | 46 | 15% |
| Ninguno | 2 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

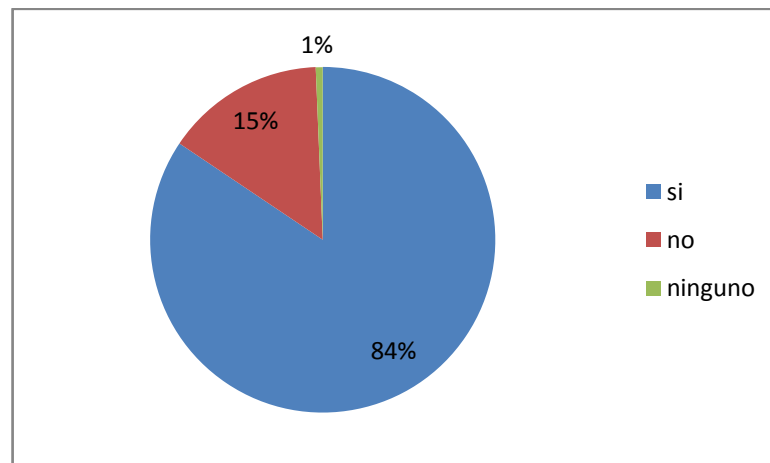


Gráfico No. 5

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

260 personas encuestadas que representan el 84% manifiestan que han utilizado el servicio de transporte urbano; en tanto que 46 personas encuestadas que representan el 15 % manifiestan que no han utilizado el servicio de transporte urbano, y 2 personas que representan el 1% no responde la pregunta.

Interpretación de datos

El servicio de bus urbano si ha sido utilizado alguna vez por las personas con discapacidad

PREGUNTA

2.- ¿Con qué frecuencia utiliza el bus de servicio urbano?

Cuadro No. 6

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|---------------------|------------|-------------|
| Todos los días | 172 | 56% |
| Una vez a la semana | 52 | 17% |
| Cada quince días | 15 | 5% |
| Una vez al mes | 21 | 7% |
| Nunca | 48 | 15% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

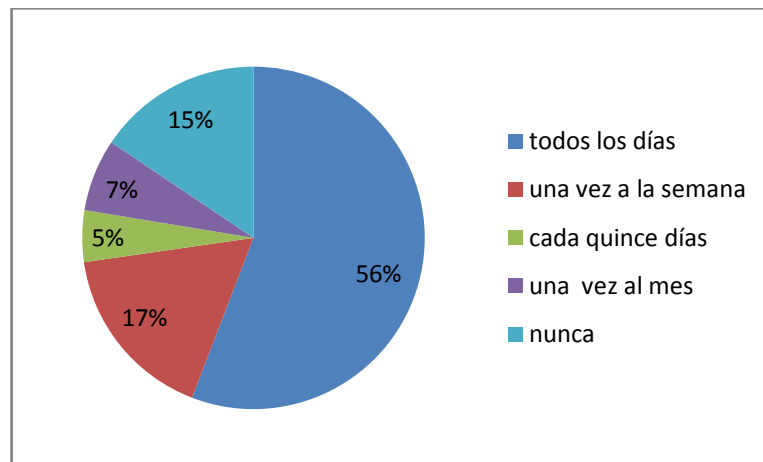


Gráfico No. 6

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

172 personas encuestadas que representan el 56% manifiestan que utilizan el servicio de transporte urbano todos los días; 52 personas que representan el 17% manifiestan que utilizan el servicio de transporte urbano una vez a la semana; 15 personas que representan el 5% utilizan el servicio de transporte urbano cada quince días; 21 personas que representan el 7% manifiestan que utilizan una vez al mes; mientras que 48 personas que representan el 15% expresan que nunca utilizan el servicio de transporte urbano.

Interpretación de datos

Las personas con discapacidad utilizan todos los días el servicio de transporte urbano en el cantón Ambato.

PREGUNTA

3.- ¿Cuando utiliza el bus de servicio urbano identifica con facilidad Ud. El lugar de ubicación para personas con discapacidad en su interior?

Cuadro No. 7

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 126 | 41% |
| No | 141 | 46% |
| Ninguno | 41 | 13% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

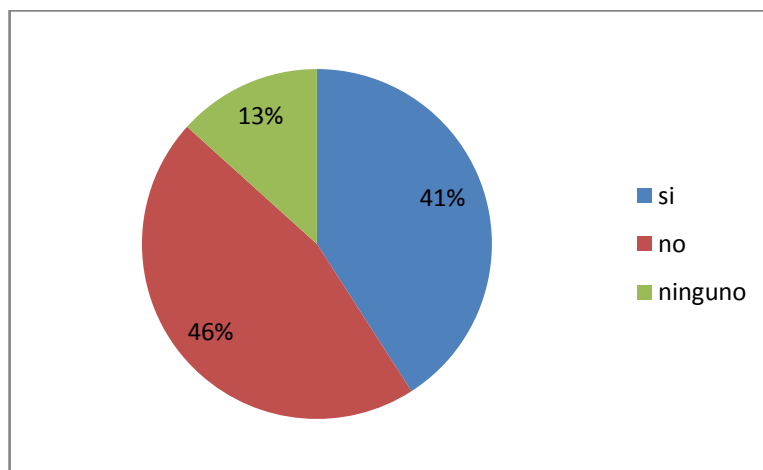


Gráfico No. 7

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

126 personas encuestadas que representan el 41% manifiestan que identifican con facilidad el lugar de ubicación para personas con discapacidad en el interior del bus urbano; 141 personas que representan el 46% manifiestan que NO identifican con facilidad el lugar de ubicación para personas con discapacidad en el interior del bus urbano; y 41 personas que representan el 13% no aplican ninguna opción en lo referente a la ubicación del lugar para personas con discapacidad en el interior del bus urbano.

Interpretación de datos

No se identifica con facilidad la ubicación para personas con discapacidad en el interior del bus.

PREGUNTA

4.- ¿Es respetada su atención preferencial?

Cuadro No. 8

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 46 | 15% |
| No | 219 | 71% |
| Ninguno | 43 | 14% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

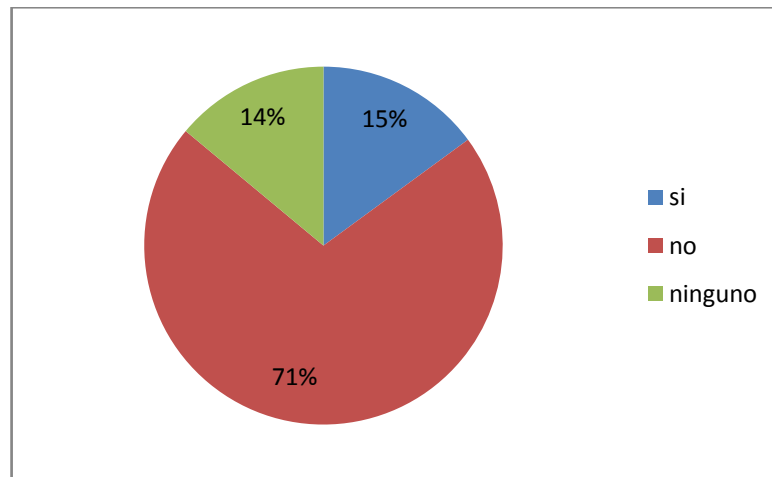


Gráfico No. 8

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

46 Personas encuestadas que representan el 15% manifiestan que es respetada su atención preferencial; mientras 219 personas que representan el 71% manifiestan que NO es respetada su atención preferencial; y 43 personas que representan el 14% no aplican ninguna opción en lo referente a la atención preferencial para el bus urbano.

Interpretación de datos

No se respeta la atención preferencial para las personas con discapacidad.

PREGUNTA

5.- ¿Es respetado el espacio para personas con discapacidad?

Cuadro No. 9

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 37 | 12% |
| No | 228 | 74% |
| Ninguno | 43 | 14% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

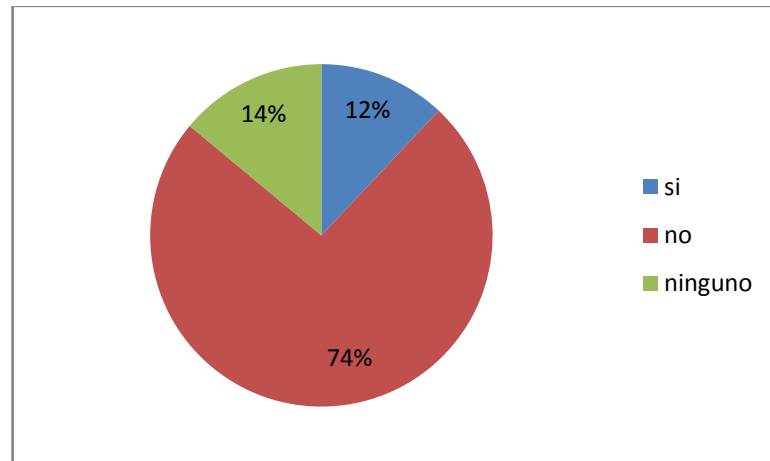


Gráfico No. 9

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

37 Personas encuestadas que representan el 12% manifiestan que es respetado el espacio para personas con discapacidad; mientras 228 personas que representan el 74% manifiestan que NO es respetado el espacio para personas con discapacidad en el interior del bus de servicio urbano; y 43 personas que representan el 14% no aplican ninguna opción en lo referente al respeto del espacio para personas con discapacidad en el bus de servicio urbano.

Interpretación de datos

No se respeta el espacio para personas con discapacidad en el interior del bus urbano en el cantón Ambato.

PREGUNTA

6.- ¿La accesibilidad para subir y bajar del bus de servicio urbano es cómoda?

Cuadro No. 10

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 126 | 41% |
| No | 141 | 46% |
| Ninguno | 41 | 13% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

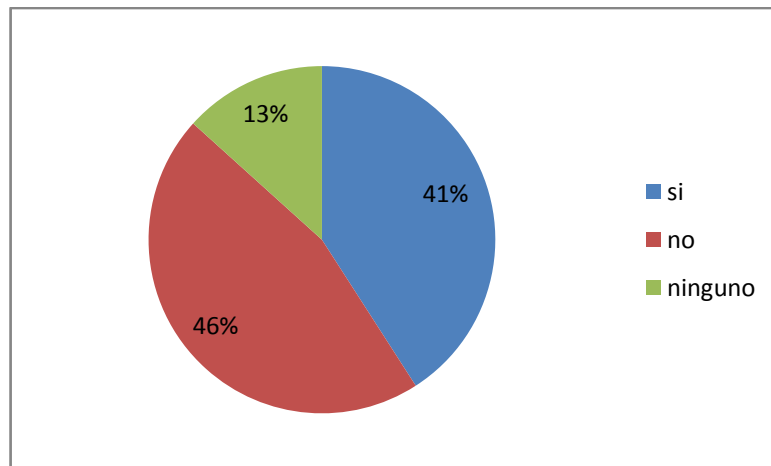


Gráfico No. 10

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

126 Personas encuestadas que representan el 41% manifiestan que existe accesibilidad para subir y bajar del bus de servicio urbano de manera cómoda; mientras 141 personas que representan el 46% manifiestan que NO existe la accesibilidad para subir y bajar del bus de servicio urbano de manera cómoda; y 41 personas que representan el 13% no aplican ninguna opción en lo referente a la accesibilidad para subir y bajar del bus de servicio urbano comodamente.

Interpretación de datos

Las personas con discapacidad no tienen accesibilidad cómoda para subir y bajar del bus de servicio urbano.

PREGUNTA

7.- ¿Su accesibilidad al bus de servicio urbano es independiente?

Cuadro No. 11

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 198 | 64% |
| No | 69 | 23% |
| Ninguno | 41 | 13% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

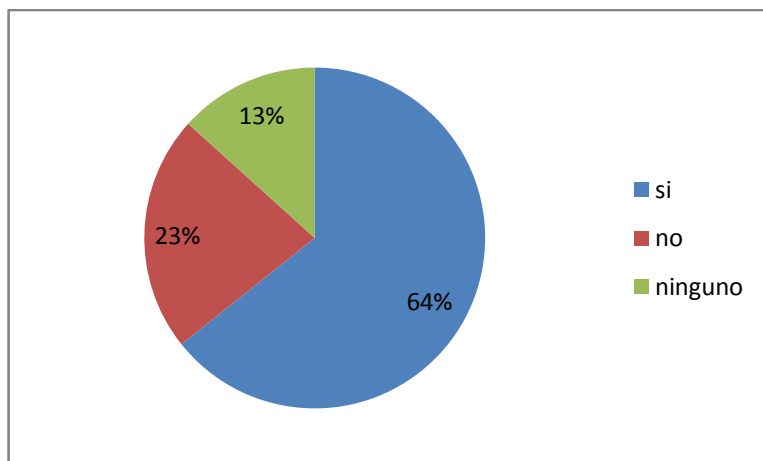


Gráfico No. 11

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

198 Personas encuestadas que representan el 64% manifiestan que su accesibilidad al bus de servicio urbano es de manera independiente; mientras 69 personas que representan el 23% manifiestan que NO existe la accesibilidad al bus de servicio urbano de manera independiente; y 41 personas que representan el 13% no aplican ninguna opción en lo referente al respeto de la accesibilidad independiente al bus de servicio urbano.

Interpretación de datos

Si existe accesibilidad al bus de servicio urbano de manera independiente para las personas con discapacidad.

PREGUNTA

8.- ¿Es fácil la movilidad en el interior del bus de servicio urbano?

Cuadro No. 12

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 175 | 57% |
| No | 94 | 30% |
| Ninguno | 39 | 13% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

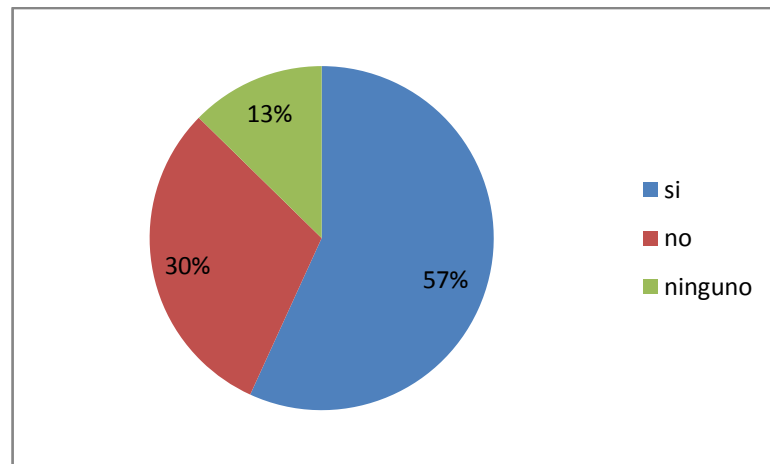


Gráfico No. 12

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

175 Personas encuestadas que representan el 57% manifiestan que existe fácil movilidad en el interior del bus de servicio urbano; mientras que 94 personas que representan el 30% manifiestan que NO hay fácil movilidad en el interior del bus de servicio urbano; y 39 personas que representan el 13% no aplican ninguna opción en lo referente a la movilidad en el interior del bus de servicio urbano.

Interpretación de datos

Los encuestados expresan que si es fácil la movilidad en el interior del bus urbano

PREGUNTA

9.- ¿En el interior del bus de servicio urbano existe señalética necesaria para conocer su ubicación?

Cuadro No. 13

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 54 | 17% |
| No | 215 | 70% |
| Ninguno | 39 | 13% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

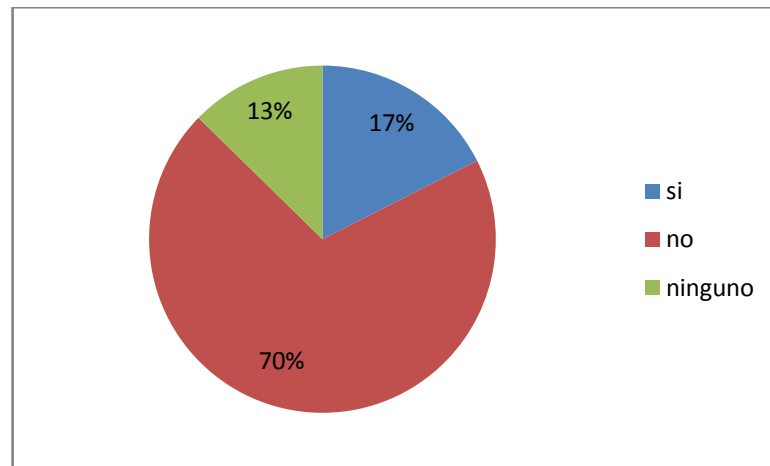


Gráfico No. 13

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

Solo 54 Personas encuestadas que representan el 17% manifiestan que existe señalética necesaria para conocer el lugar de ubicación en los buses de servicio urbano; mientras que 215 personas que representan el 70% manifiestan que NO existe señalética necesaria para conocer el lugar de ubicación en los buses de servicio urbano; y 39 personas que representan el 13% no aplican ninguna opción en lo referente señalética necesaria para conocer el lugar de ubicación en los buses de servicio urbano.

Interpretación de datos

No hay señalética necesaria en el interior del bus urbano para conocer la ubicación.

PREGUNTA

10.- ¿Tiene Ud. La facilidad para dar aviso que su lugar de parada se aproxima?

Cuadro No. 14

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 165 | 53% |
| No | 101 | 33% |
| Ninguno | 42 | 14% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

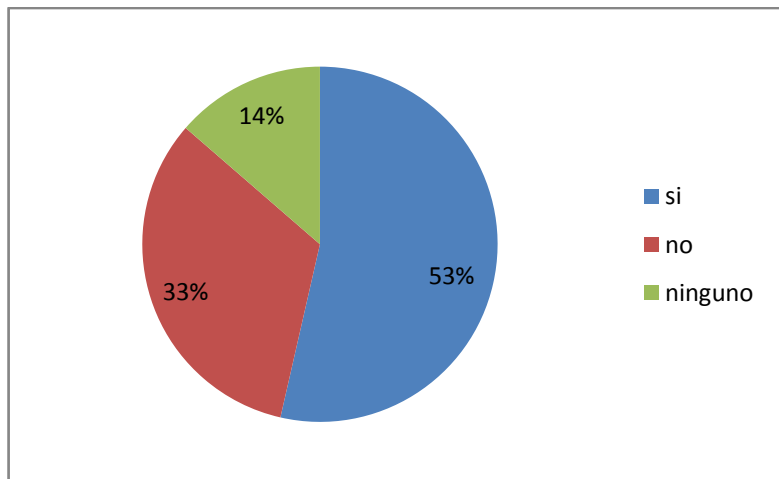


Gráfico No. 14

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

165 Personas encuestadas que representan el 53% manifiestan que existe facilidad para dar aviso que su lugar de parada se aproxima; mientras que 101 personas que representan el 33% manifiestan que NO existe facilidad para dar aviso que su lugar de parada se aproxima; y 42 personas que representan el 14% no aplican ninguna opción en lo referente a la facilidad para dar aviso que su lugar de parada se aproxima.

Interpretación de datos

Si existe facilidad para que las personas con discapacidad den aviso que su lugar de parada se aproxima.

PREGUNTA

11.- ¿Cree Ud. que las paradas de bus de servicio urbano son las adecuadas para su movilidad?

Cuadro No. 15

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 127 | 41% |
| No | 154 | 50% |
| Ninguno | 27 | 9% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

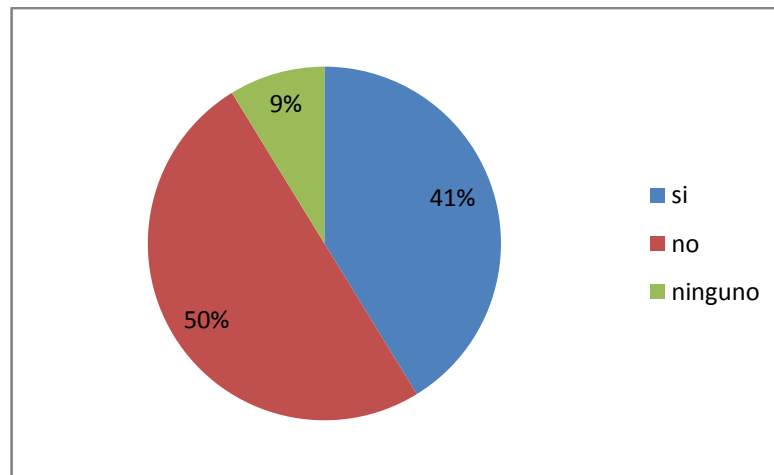


Gráfico No. 15

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

127 Personas encuestadas que representan el 41% manifiestan que las paradas de buses urbanos son adecuadas para la movilidad de las personas con discapacidad; mientras que 154 personas que representan el 50% manifiestan que NO existe paradas de buses adecuada para la movilidad de personas con discapacidad; y 27 personas que representan el 9% no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

No hay paradas de bus de servicio urbano adecuadas para personas con discapacidad.

PREGUNTA

12.- ¿Cree Ud. que hay igualdad y equidad en la transportación de bus de servicio urbano?

Cuadro No. 16

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|------------|-------------|
| Si | 89 | 29% |
| No | 210 | 68% |
| Ninguno | 9 | 3% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

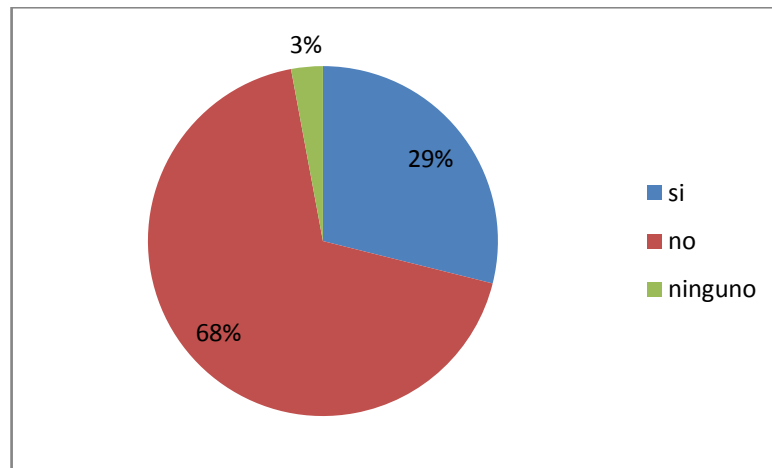


Gráfico No. 16

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

89 Personas encuestadas que representan el 29% manifiestan que hay igualdad y equidad en la transportación de bus de servicio urbano para personas con discapacidad; mientras que 210 personas que representan el 68% manifiestan que NO hay igualdad y equidad en la transportación de bus de servicio urbano para personas con discapacidad; y 9 personas que representan el 3% no aplican ninguna opción en lo referente a la pregunta.

Interpretación de datos

No existe igualdad y equidad en la transportación de bus de servicio urbano para personas con discapacidad.

PREGUNTA

13.- ¿Ha sido alguna vez maltratado en el bus de servicio urbano?

Cuadro No. 17

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 91 | 29% |
| No | 181 | 59% |
| Ninguno | 36 | 12% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

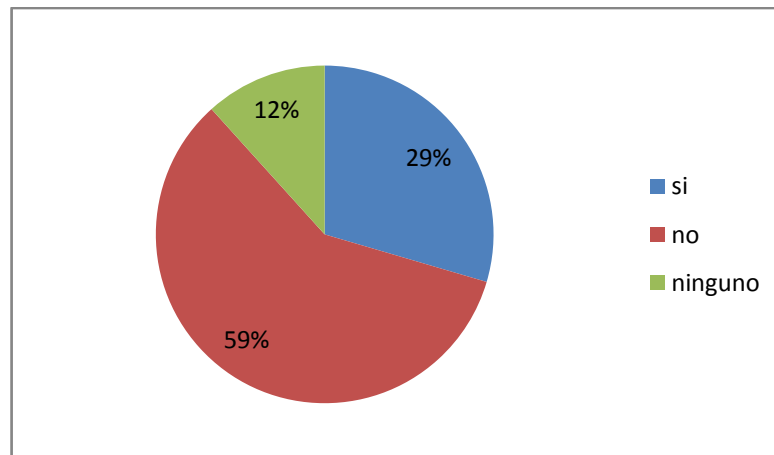


Gráfico No. 17

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

91 Personas encuestadas que representan el 29% manifiestan expresan que si han sido maltratadas en un bus de servicio urbano; mientras que 181 personas que representan el 59% manifiestan que NO sido maltratadas en un bus de servicio urbano; y 36 personas que representan el 12% no aplican ninguna opción.

Interpretación de datos

Las personas con discapacidad no han sido maltratadas en el bus de servicio urbano.

PREGUNTA

14.- ¿Ha denunciado el maltrato que ha recibido ante las autoridades?

Cuadro No. 18

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 18 | 6% |
| No | 104 | 34% |
| Ninguno | 186 | 60% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

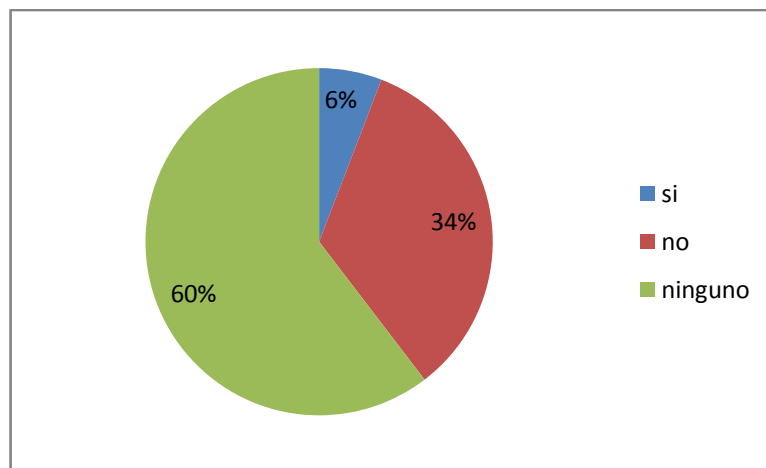


Gráfico No. 18

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

18 Personas encuestadas que representan el 6% manifiestan que si han denunciado el maltrato; mientras que 104 personas que representan el 34% manifiestan que NO han denunciado el maltrato; y 186 personas que representan el 60 % no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

No existen denuncias por parte de las personas con discapacidad ante las autoridades.

PREGUNTA

15.- ¿Conoce o ha escuchado de los derechos que protege la Constitución de la República del Ecuador a las personas con discapacidad?

Cuadro No. 19

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 213 | 69% |
| No | 93 | 30% |
| Ninguno | 2 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

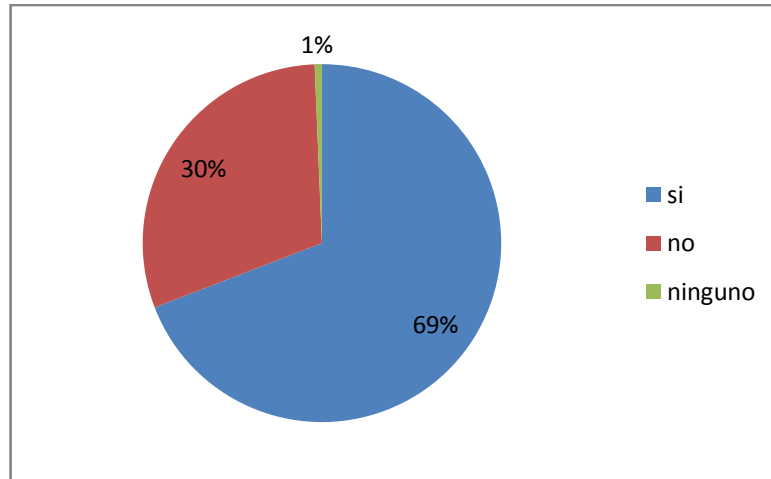


Gráfico No. 19

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

213 Personas encuestadas que representan el 69% manifiestan que si conocen o han escuchado de los derechos que protege la Constitución de la República del Ecuador a las personas con discapacidad; mientras que 93 personas que representan el 30% manifiestan que NO conocen o han escuchado de los derechos que protege la Constitución de la República del Ecuador a las personas con discapacidad; y, 2 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

Si conocen o han escuchado los derechos que protege la Constitución de la República a las personas con discapacidad.

PREGUNTA

16.- ¿Cree Ud. En el beneficio de la ley para las personas con discapacidad?

Cuadro No. 20

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 200 | 65% |
| No | 106 | 34% |
| Ninguno | 2 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

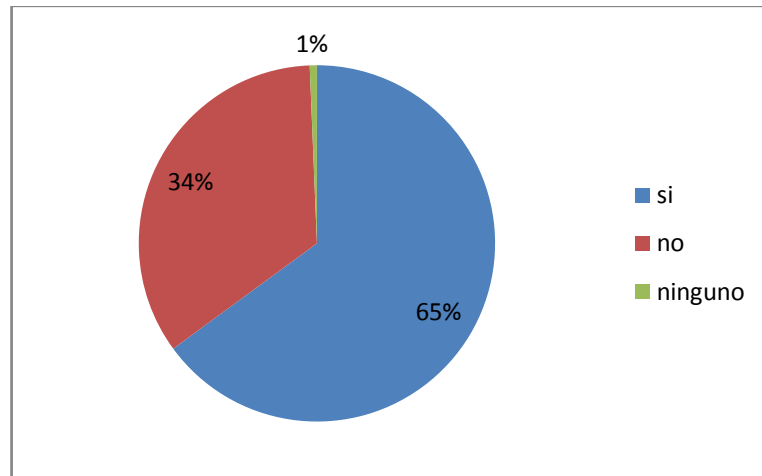


Gráfico No. 20

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

200 Personas encuestadas que representan el 65% manifiestan y expresan que si creen en el beneficio de la ley para las personas con discapacidad; mientras que 106 personas que representan el 34% manifiestan que NO creen en el beneficio de la ley para las personas con discapacidad; y 2 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción.

Interpretación de datos

Los encuestados si creen en el beneficio de la ley para personas con discapacidad en el cantón Ambato.

PREGUNTA

17.- ¿Cree Ud. Que la Constitución de la República del Ecuador garantiza sus derechos?

Cuadro No. 21

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 183 | 59% |
| No | 122 | 40% |
| Ninguno | 3 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

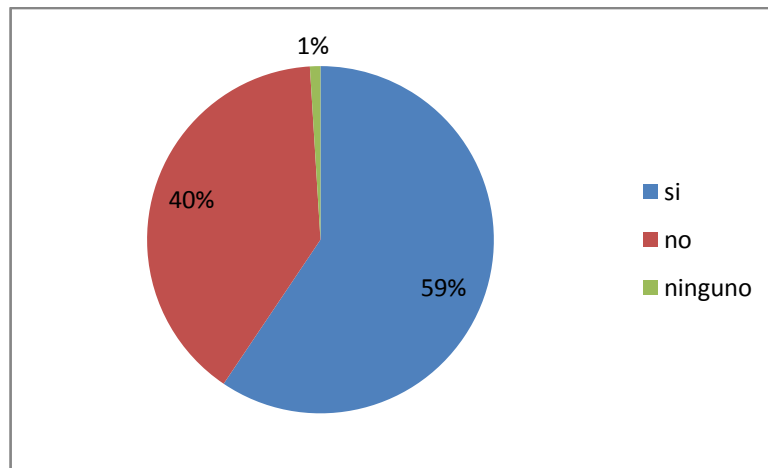


Gráfico No. 21

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

183 Personas encuestadas que representan el 59% manifiestan y expresan que la Constitución de la República del Ecuador garantiza sus derechos; mientras que 122 personas que representan el 40% manifiestan que la Constitución de la República del Ecuador NO garantiza sus derechos; y 3 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

Se entiende que las personas con discapacidad si creen en los derechos que garantiza la Constitución de la República del Ecuador.

PREGUNTA

18.- ¿Ha escuchado de la existencia de la Convención Sobre Los Derechos de las Personas con Discapacidad?

Cuadro No. 22

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 107 | 35% |
| No | 197 | 64% |
| Ninguno | 4 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

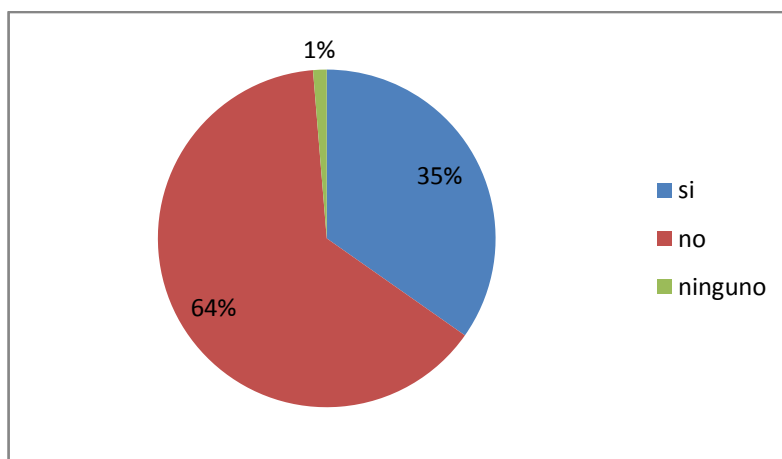


Gráfico No. 22

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

107 Personas encuestadas que representan el 35% manifiestan y expresan que han escuchado sobre la existencia de la convencion sobre los derechos de las personas con discapacidad; mientras que 197 personas que representan el 64% manifiestan que NO han escuchado sobre la existencia de la convencion sobre los derechos de las personas con discapacidad; y 4 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción.

Interpretación de datos

Se deduce que las personas con discapacidad no han escuchado sobre la existencia de la convencion sobre los derechos de las personas con discapacidad.

PREGUNTA

19.- ¿Ud. Ha escuchado o conoce de las normas INEN sobre el transporte público?

Cuadro No. 23

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 62 | 20% |
| No | 244 | 79% |
| Ninguno | 2 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

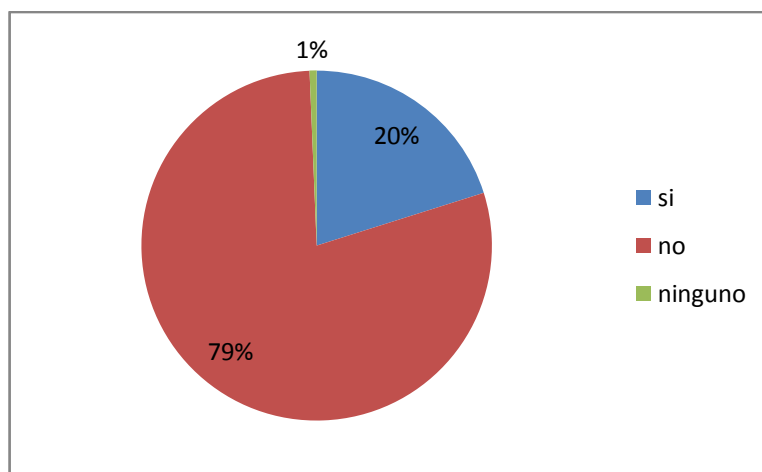


Gráfico No. 23

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

62 Personas encuestadas que representan el 20% manifiestan y expresan que han escuchado o conocen sobre las normas INEN sobre el transporte público; mientras que 244 personas que representan el 79% manifiestan que NO han escuchado o conocen sobre las normas INEN sobre el transporte público; y 2 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

Se entiende que las personas con discapacidad no han escuchado o conocen sobre las normas INEN sobre el transporte público.

PREGUNTA

20.- ¿Conoce Ud. De las Ordenanzas Municipales sobre el transporte público?

Cuadro No. 24

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 52 | 17% |
| No | 253 | 82% |
| Ninguno | 3 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

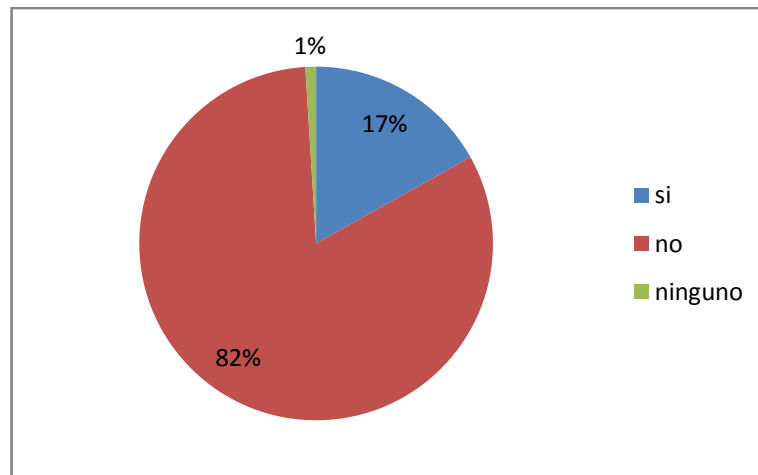


Gráfico No. 24

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

52 Personas encuestadas que representan el 17% manifiestan y expresan que conocen sobre las ordenanzas municipales sobre el transporte público; mientras que 253 personas que representan el 82% manifiestan que NO conocen las ordenanzas municipales sobre el transporte público; y 3 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción.

Interpretación de datos

Se deduce que las personas con discapacidad no conocen de las ordenanzas municipales sobre el transporte público.

PREGUNTA

21.- ¿Conoce Ud. La existencia del CONADIS?

Cuadro No. 25

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 260 | 84% |
| No | 46 | 15% |
| Ninguno | 2 | 1% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

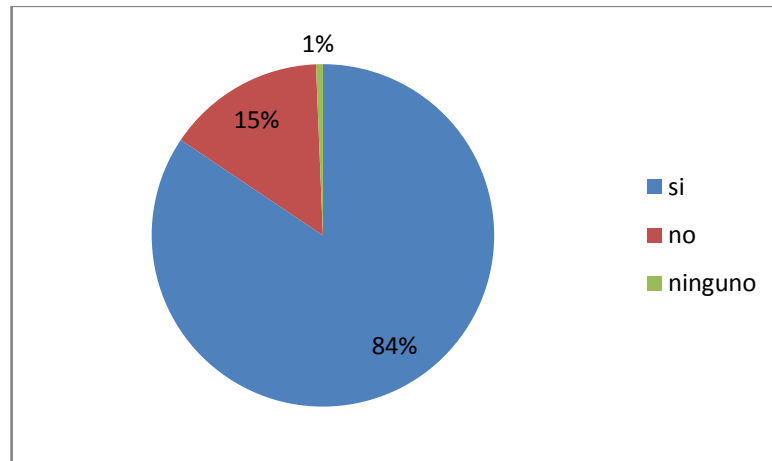


Gráfico No. 25

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

260 Personas encuestadas que representan el 84% manifiestan y expresan que conocen sobre la existencia del CONADIS; mientras que 46 personas que representan el 15% manifiestan que NO conocen sobre la existencia del CONADIS; y 2 personas que representan el 1 % no aplican ninguna opción en lo referente a esta pregunta.

Interpretación de datos

Se comprende que las personas con discapacidad si conocen de la existencia del CONADIS.

Encuestas

Encuestas dirigidas a propietarios y choferes de buses urbanos del cantón Ambato.

PREGUNTA

1.- ¿Ud. Conoce de las normas INEN sobre el transporte público?

Cuadro No. 26

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 29 | 58% |
| No | 21 | 42% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

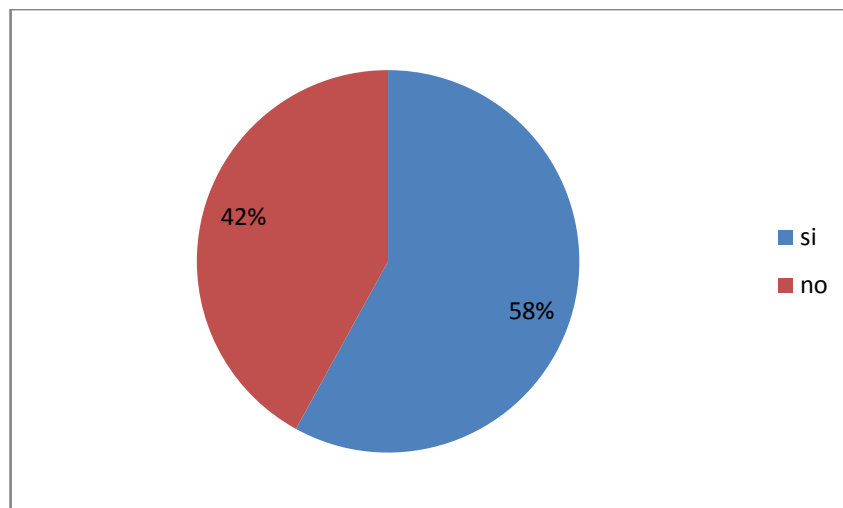


Gráfico No. 26

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

29 Personas encuestadas que representan el 58% manifiestan y expresan que conocen sobre las normas INEN sobre el transporte público; mientras que 21 personas que representan el 42% manifiestan que NO conocen sobre las normas INEN sobre el transporte público.

Interpretación de datos

Se entiende que los choferes y propietarios de buses urbanos si conocen de las normas INEN sobre el transporte público.

PREGUNTA

2.- ¿Ud. Conoce si la carrocería de su transporte urbano cumple con las normas INEN?

Cuadro No. 27

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 46 | 92% |
| No | 4 | 8% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

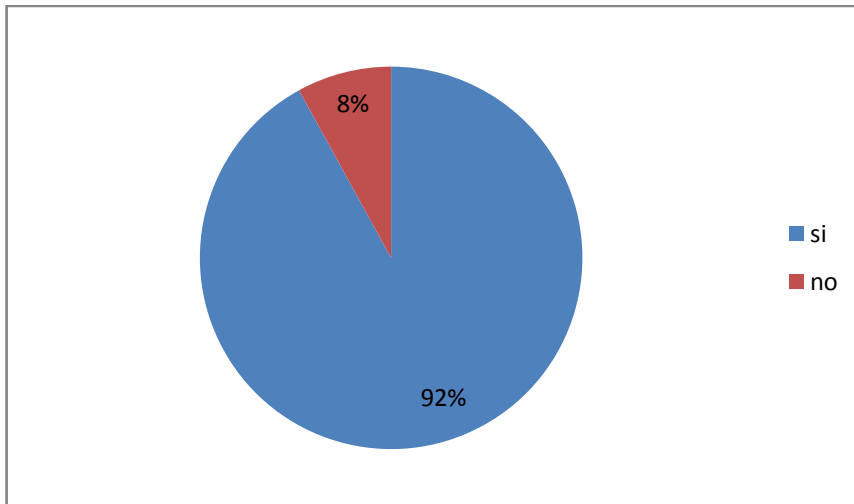


Gráfico No. 27

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

46 Personas encuestadas que representan el 92% manifiestan y expresan que conocen que la carrocería de su transporte urbano si cumple con las normas INEN; mientras que 4 personas que representan el 8 % manifiestan que NO conocen si la carroceria de su transporte urbano cumple con las normas INEN.

Interpretación de datos

Se deduce que las carrocerías del transporte urbano si cumplen con las normas INEN.

PREGUNTA

3.- ¿Su unidad de transporte urbano tiene capacidad?

Cuadro No. 28

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|-------------------------|------------------|-------------------|
| Menos de 39 pas. | 12 | 24% |
| Más de 40 pas. | 38 | 76% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

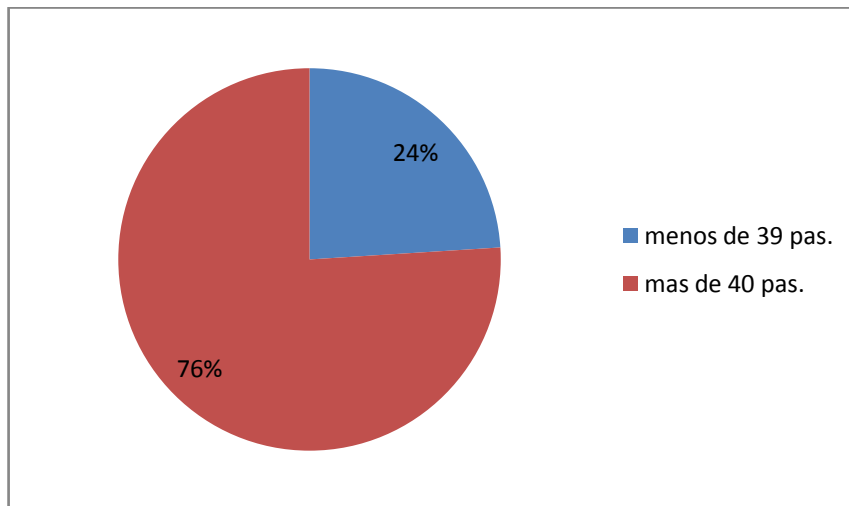


Gráfico No. 28

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

12 Personas encuestadas que representan el 24% manifiestan que su unidad cuenta con capacidad para menos de 39 pasajeros; mientras que 38 personas que representan el 76 % manifiestan que su unidad cuenta con capacidad para más de 40 pasajeros.

Interpretación de datos

Se comprende que las unidades de transporte urbano tienen capacidad para más de 40 pasajeros.

PREGUNTA

4.- ¿Su unidad cuenta con espacio físico para personas con discapacidad?

Cuadro No. 29

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 42 | 84% |
| No | 8 | 16% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

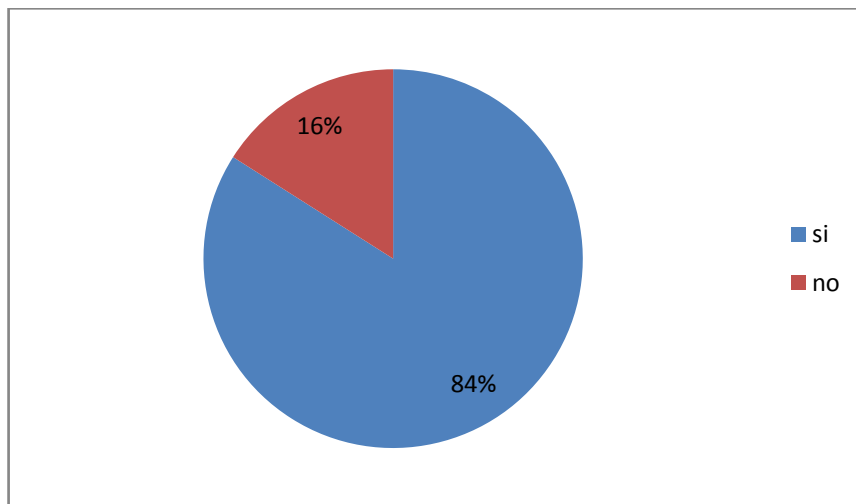


Gráfico No. 29

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

42 Personas entre choferes y propietarios de buses que representan el 84% manifiestan y expresan que su unidad cuenta con espacio físico para personas con discapacidad; mientras que 8 personas entre choferes y propietarios de buses urbanos que representan el 16 % manifiestan que su unidad NO cuenta con espacio para personas con discapacidad.

Interpretación de datos

Las unidades de transporte urbano si cuentan con espacio requerido para personas con discapacidad.

PREGUNTA

5.- ¿Su unidad cuenta con el espacio interior necesario para la movilidad de personas con discapacidad?

Cuadro No. 30

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 46 | 92% |
| No | 4 | 8% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

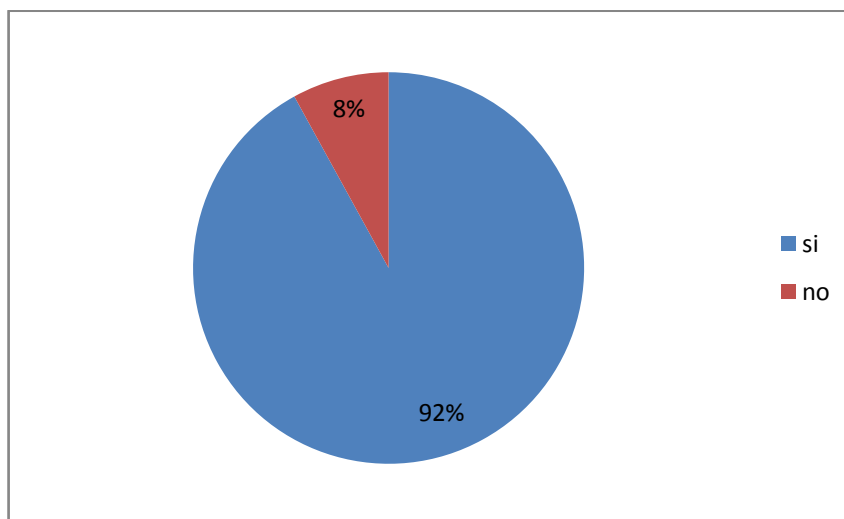


Gráfico No. 30

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

46 Personas encuestadas que representan el 92% manifiestan que su unidad cuenta con espacio interior necesario para la movilidad de personas con discapacidad; mientras que 4 personas que representan el 8 % manifiestan que su unidad NO cuenta con espacio interior necesario para la movilidad de personas con discapacidad.

Interpretación de datos

Las unidades de transporte urbano si cuentan con el espacio interior necesario para la movilidad de las personas con discapacidad.

PREGUNTA

6.- ¿Su unidad cuenta conseñaletica de información para las personas con discapacidad auditiva, visual, paraplejia, etc.?

Cuadro No. 31

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 14 | 28% |
| No | 36 | 72% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

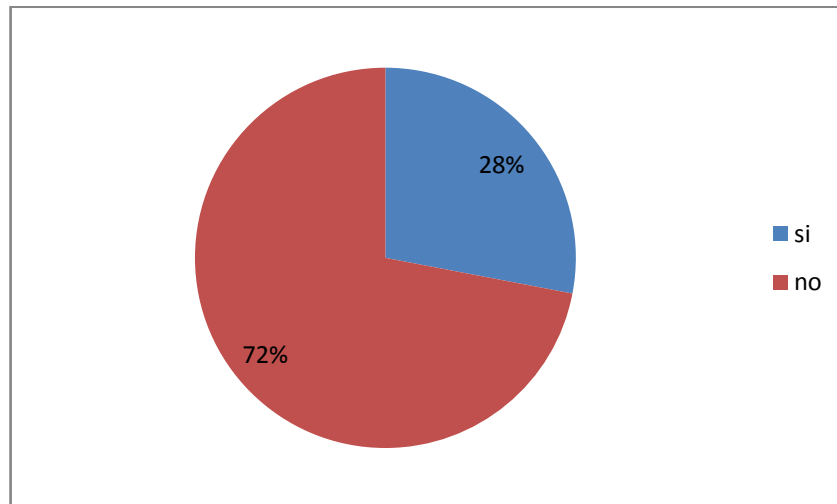


Gráfico No. 31

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

14 Personas encuestadas que representan el 28% manifiestan y expresan que su unidad cuenta con señáletica de información para personas con discapacidad auditiva, visual y física; mientras que 36 personas que representan el 72 % manifiestan que su unidad NO cuenta con señáletica de información para personas con discapacidad auditiva, visual y física.

Interpretación de datos

No existe señáletica de información en las unidades de bus urbano para personas con discapacidad.

PREGUNTA

7.- ¿Las personas con Discapacidad utilizan su unidad de transporte urbano público?

Cuadro No. 32

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 38 | 76% |
| No | 12 | 24% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

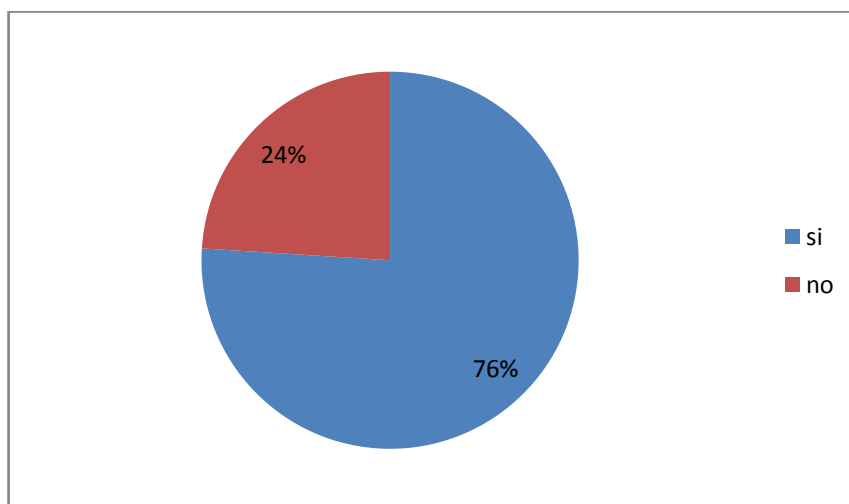


Gráfico No. 32

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

38 Personas encuestadas que representan el 76% manifiestan y expresan que su unidad sí es utilizada por personas con discapacidad; mientras que 12 personas que representan el 24 % manifiestan que su unidad NO es utilizada por personas con discapacidad.

Interpretación de datos

Se comprende que las personas con discapacidad si utilizan la unidad de transporte urbano.

PREGUNTA

8.- ¿Por qué cree Ud. Que las personas con Discapacidad no utilizan el transporte urbano?

Cuadro No. 33

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|----------------------------------------|-----------|-------------|
| parada bus inadecuada | 12 | 24% |
| incumplimiento normas INEN carrocerías | 0 | 0% |
| personas aisladas socialmente | 0 | 0% |
| no necesita transporte | 0 | 0% |
| ninguno | 38 | 76% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

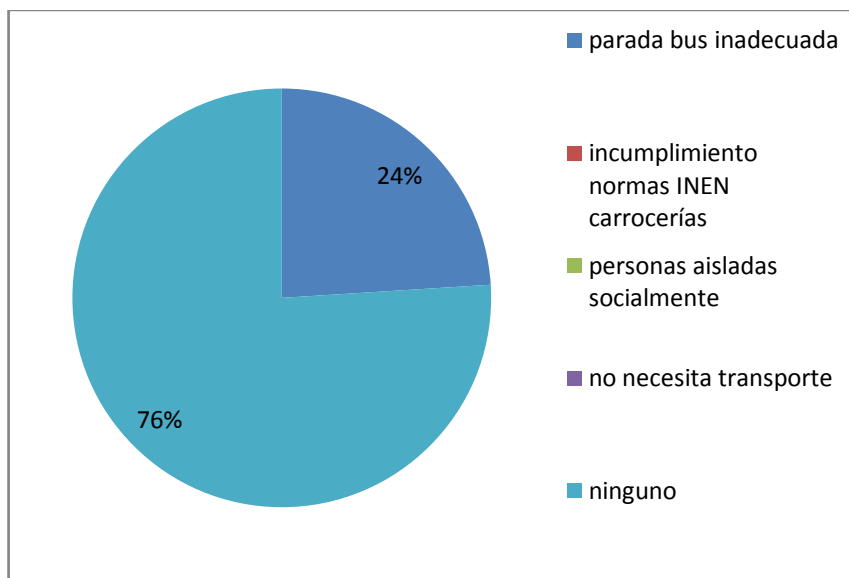


Gráfico No. 33

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

12 Personas encuestadas que representan el 24% manifiestan y expresan que las personas con discapacidad no utilizan el transporte urbano debido a las paradas de bus inadecuadas; mientras que 38 personas que representan el 76 % no emiten criterio alguno.

Interpretación de datos

Se deduce que los choferes y propietarios de buses urbanos de transporte público no emiten criterio.

PREGUNTA

9.- ¿Ud. recoge pasajeros solo en paradas de bus autorizadas?

Cuadro No. 34

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 46 | 92% |
| No | 3 | 6% |
| Ninguno | 1 | 2% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

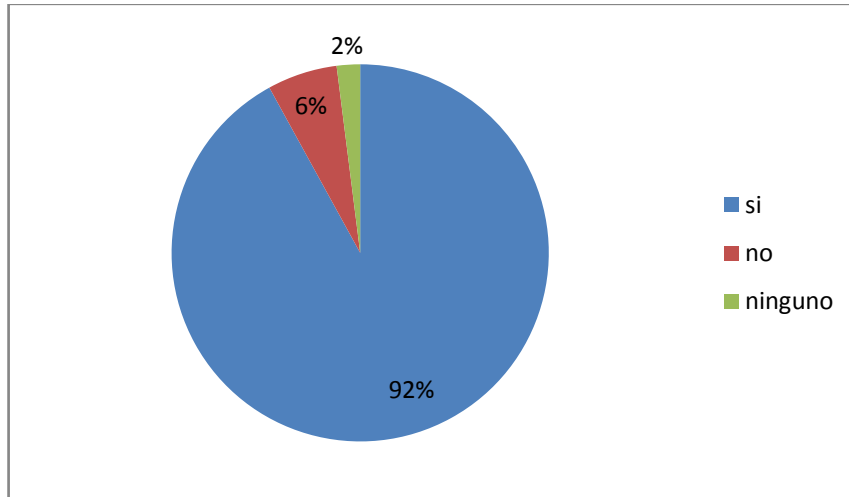


Gráfico No. 34

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

46 Personas encuestadas que representan el 92% manifiestan y expresan que recogen pasajeros solo en paradas de bus autorizadas; mientras que 3 personas que representan el 6 % no recogen pasajeros solo en paradas de bus autorizadas, mientras 1 persona que representa el 2 % no escoge criterio alguno.

Interpretación de datos

Se entiende que si se respeta las paradas de bus autorizadas para recoger los pasajeros

PREGUNTA

10.- El servicio urbano que Ud. Brinda con su unidad esta dirigido ha:

Cuadro No. 35

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|----------------------------------|------------------|-------------------|
| Personas con discapacidad | 0 | 0% |
| Personas sin discapacidad | 0 | 0% |
| Personas en general | 50 | 100% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

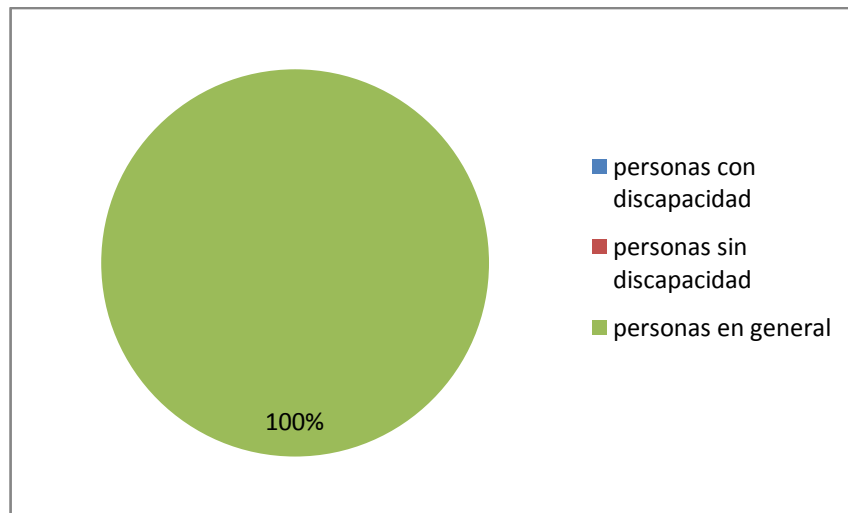


Gráfico No. 35

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

50 Personas encuestadas que representan el 100% manifiestan y expresan que el servicio urbano que brindan esta dirigido a personas en general

Interpretación de datos

Se deduce que el servicio urbano si esta dirigido a personas con discapacidad.

PREGUNTA

11.- ¿Su unidad de transporte es de fabricación?

Cuadro No. 36

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Nacional | 36 | 72% |
| Extranjera | 14 | 28% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

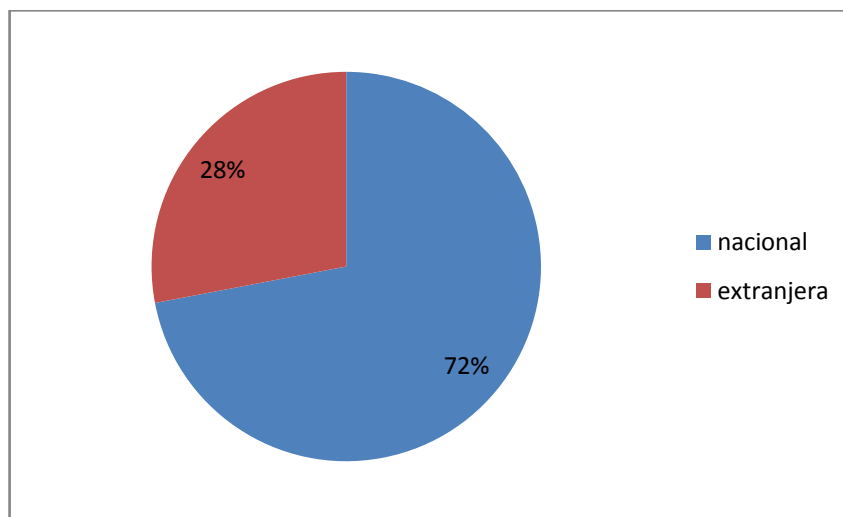


Gráfico No. 36

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

36 Personas encuestadas que representan el 72% manifiestan y expresan que su unidad es de fabricación nacional; mientras que 14 personas que representan el 28% expresan que su unidad es de origen extranjera.

Interpretación de datos

Se comprende que las unidades de transporte urbano si son de fabricación nacional.

PREGUNTA

12.- ¿Su unidad fue fabricada?

Cuadro No. 37

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Ambato | 24 | 48% |
| Quito | 7 | 14% |
| Sto Domingo | 4 | 8% |
| Otros | 15 | 30% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

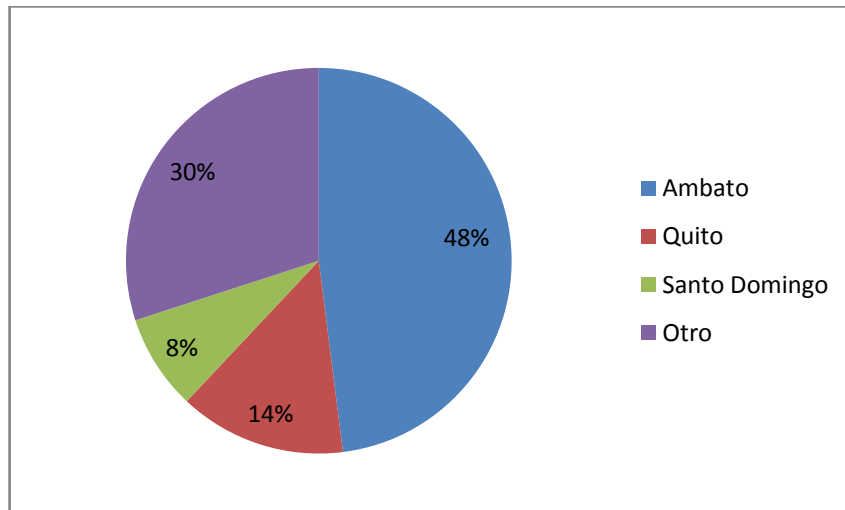


Gráfico No. 37

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

24 Personas encuestadas que representan el 48% manifiestan y expresan que su unidad fue fabricada en el cantón Ambato; 7 personas de las encuestadas que representan el 14% expresan que su carrocería fue fabricada en la ciudad de Quito, 4 personas de las encuestadas que representan el 8% manifiestan que su unidad fue fabricada en la ciudad de Sto Domingo de los Tsachilas; mientras que 15 personas que representan el 30% expresan que su unidad fue fabricada en otro lugar.

Interpretación de datos

Si se fabrica un alto índice de carrocerías en el cantón Ambato.

PREGUNTA

13.- ¿Usted estaría dispuesto ayudar a las personas con discapacidad para su movilización?

Cuadro No. 38

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 49 | 98% |
| No | 1 | 2% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

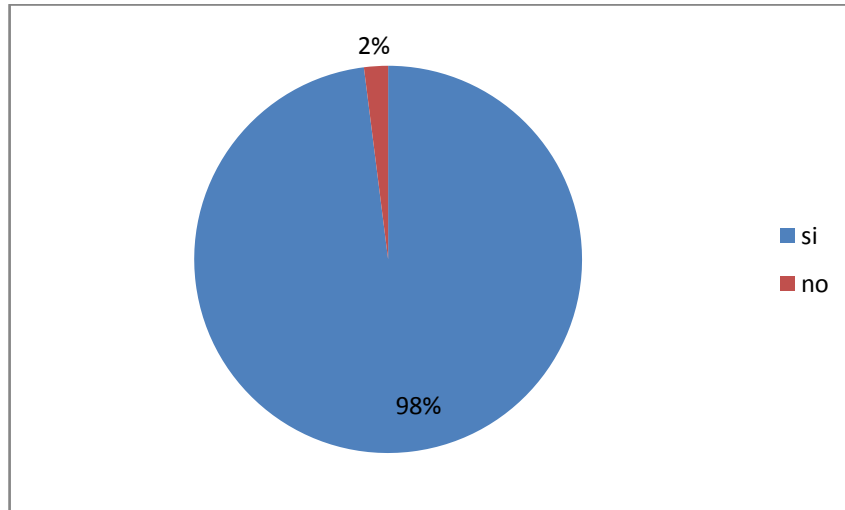


Gráfico No. 38

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

49 Personas encuestadas que representan el 98% manifiestan y expresan que estarían dispuestos a ayudar a las personas con discapacidad para su movilidad; mientras que 1 persona que representan el 2% expresa que no ayudaría para la movilidad de las personas con discapacidad.

Interpretación de datos

Se entiende que los choferes y propietarios de buses urbanos de transporte público si estan dispuestos a colaborar para la movilidad de las personas con discapacidad.

PREGUNTA

14.- ¿Ud. Cree que los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador evita que se vulneren los derechos de las personas?

Cuadro No. 39

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 32 | 64% |
| No | 18 | 36% |
| TOTAL | 308 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

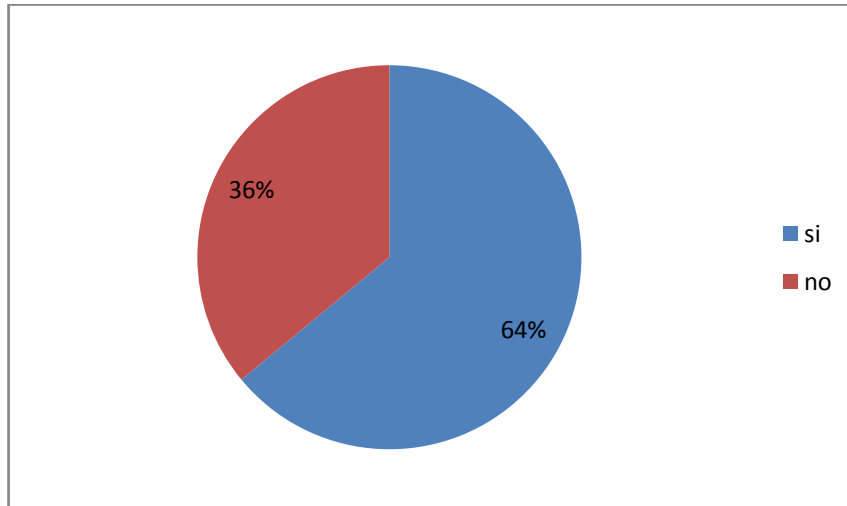


Gráfico No. 39

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

32 Personas encuestadas que representan el 64% manifiestan y expresan que los derechos establecidos en la Constitución evita que se vulneren los derechos de las personas; mientras que 18 personas que representan el 36% expresan que no evita que se vulneren los derechos de las personas.

Interpretación de datos

Se deduce que los derechos establecidos en la Constitución de la República si evita que se vulneren los derechos de las personas.

Encuestas

Encuestas dirigidas a los gerentes de industrias fabricantes de carrocerías del cantón Ambato.

PREGUNTA

1.- ¿Ud. Conoce de las normas INEN?

Cuadro No. 40

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 2 | 100% |
| No | 0 | 0% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

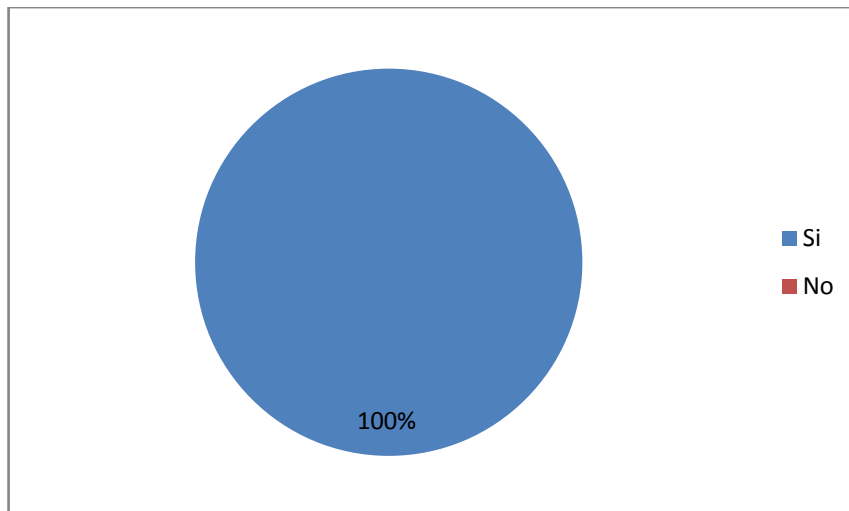


Gráfico No. 40

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

2 Personas encuestadas que representan el 100% manifiestan y expresan que si conocen de las normas INEN.

Interpretación de datos

Si existe conocimiento de las normas INEN por parte de los carroceros.

PREGUNTA

2.- ¿Ud. Aplica las normas INEN en la fabricación de todas las carrocerías de transporte urbano que producen?

Cuadro No. 41

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 2 | 100% |
| No | 0 | 0% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

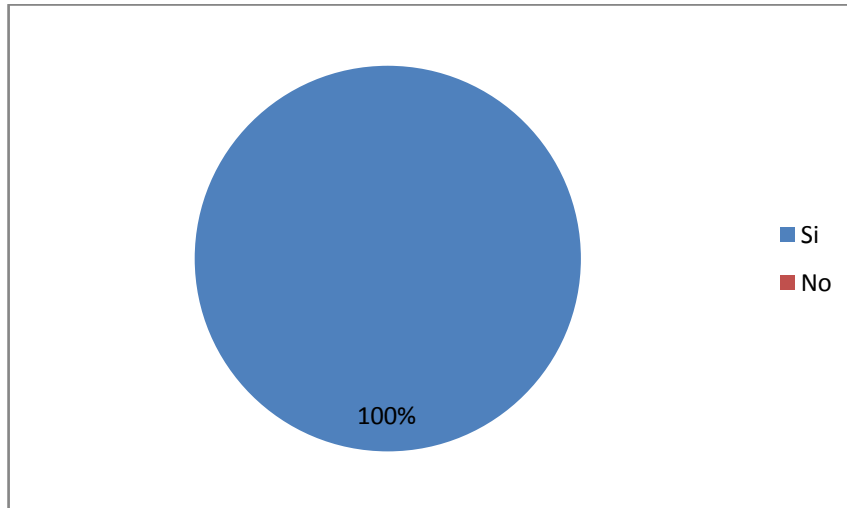


Gráfico No. 41

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

2 Personas encuestadas que representan el 100% manifiestan y expresan que si aplican las normas INEN en la fabricación de todas las carrocerías de transporte urbano.

Interpretación de datos

Si se cumple las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de bus urbano.

PREGUNTA

3.- ¿Ud. Cree que el transporte urbano de Ambato cumple con las normas INEN?

Cuadro No. 42

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 0 | 0% |
| No | 2 | 100% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

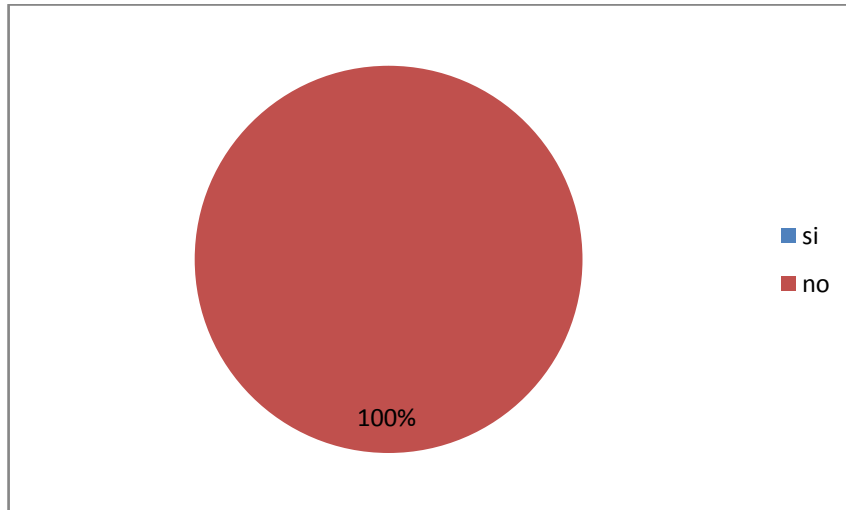


Gráfico No. 42

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

2 Personas encuestadas que representan el 100% manifiestan y expresan que el transporte urbano en el cantón Ambato no cumple con las normas INEN.

Interpretación de datos

No se cumple con las normas INEN en el transporte urbano del Cantón Ambato.

PREGUNTA

4.- ¿La producción de carrocerías con las normas INEN tienen un costo adicional?

Cuadro No. 43

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 1 | 50% |
| No | 1 | 50% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

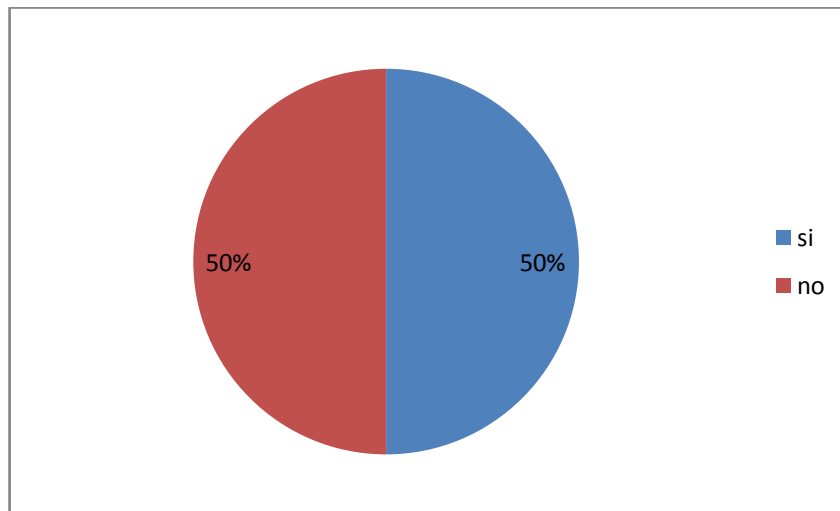


Gráfico No. 43

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

1 Persona encuestada que representan el 50% manifiesta y expresa que la producción de carrocerías con las normas INEN si tiene un costo adicional; mientras que 1 persona que representa el 50 % manifiesta que no tiene costo adicional la fabricación de carrocerías con la normas INEN.

Interpretación de datos

Los carroceros estan divididos, mientras que para los formales si representa un costo adicional, para los carroceros artesanales no representa costo adicional la fabricación de carrocerías con las normas INEN.

PREGUNTA

5.- ¿Cree Ud. que las personas con Discapacidad utilizan el servicio del transporte urbano público?

Cuadro No. 44

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 0 | 0% |
| No | 2 | 100% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

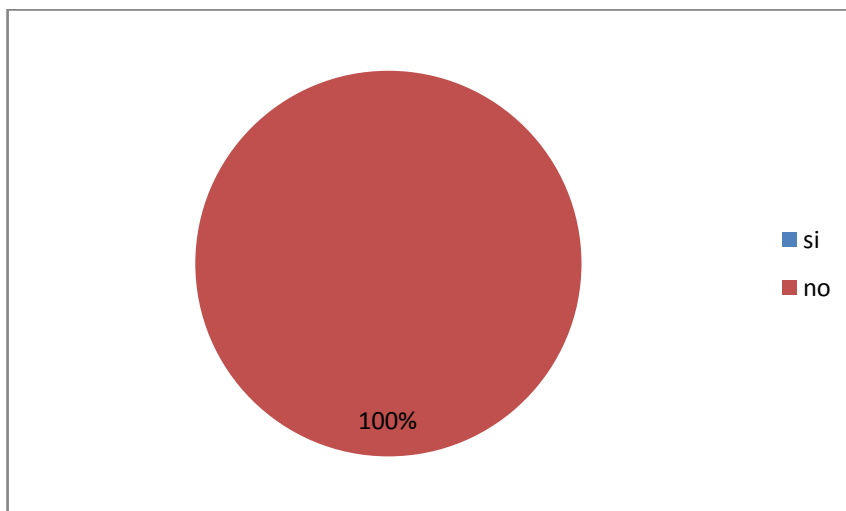


Gráfico No. 44

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

2 Personas encuestada que representan el 100% manifiesta y expresa que no creen que las personas con discapacidad utilizan el servicio de transporte urbano público.

Interpretación de datos

Los carroceros expresan que las personas con discapacidad no utilizan el servicio de transporte urbano público.

PREGUNTA

6.- ¿Por qué cree Ud. Que las personas con Discapacidad NO utilizan el transporte urbano?

Cuadro No. 45

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|----------------------------------------|-----------|-------------|
| parada bus inadecuada | 1 | 50% |
| incumplimiento normas INEN carrocerías | 1 | 50% |
| personas aisladas socialmente | 0 | 0% |
| no necesita transporte | 0 | 0% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

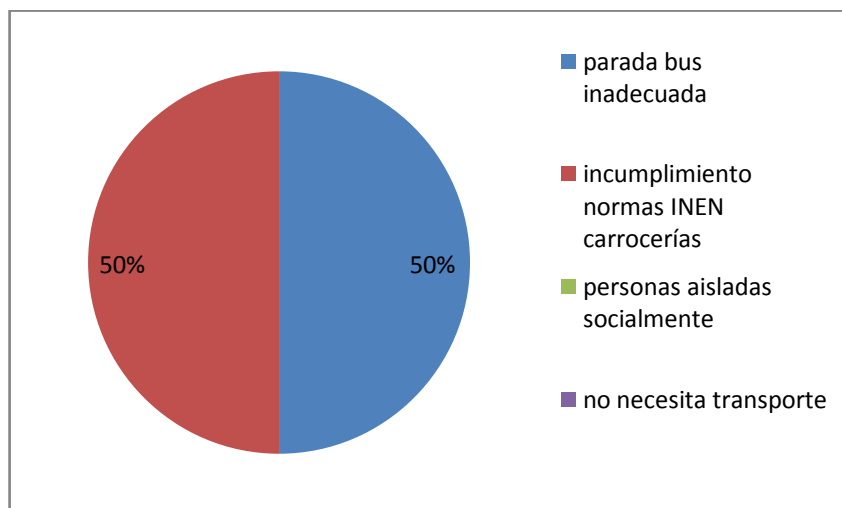


Gráfico No. 45

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

1 Persona encuestada que representan el 50% expresa que cree que las personas con discapacidad no utilizan el transporte urbano por que hay parada de bus inadecuada; mientras que 1 persona que representa el 50 % expresa que se debe por el incumplimiento de las normas INEN en las carrocerías.

Interpretación de datos

No se cumplen con las normas INEN en las carrocerías del bus urbano; y, en las paradas de bus autorizadas.

PREGUNTA

7.- ¿Ud. Cree que los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador evita que se vulneren los derechos de las personas con discapacidad?

Cuadro No. 46

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------|-----------|-------------|
| Si | 1 | 50% |
| No | 1 | 50% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

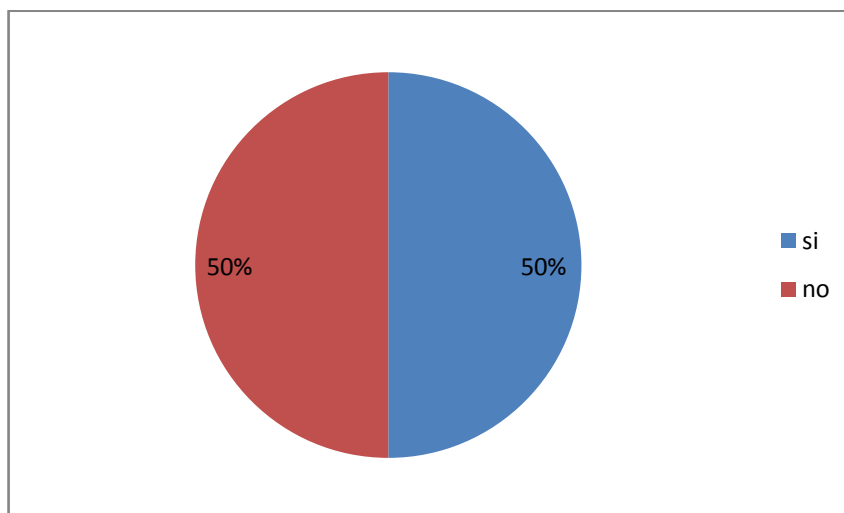


Gráfico No. 46

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

1 Persona encuestada que representan el 50% expresa que cree que los derechos establecidos en la Constitución evita que se vulnere los derechos de las personas con discapacidad; mientras que 1 persona que representa el 50 % expresa que no cree que los derechos establecidos en la Constitución evita que se vulnere los derechos de las personas con discapacidad.

Interpretación de datos

Se deduce una division de criterios, mientras para unos existe protección, para otros no evita la vulneración de los derechos de las personas con discapacidad.

PREGUNTA

8.- ¿Ud. Conoce los derechos que protegen a las personas con discapacidad sobre movilidad?

Cuadro No. 47

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 1 | 50% |
| No | 1 | 50% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

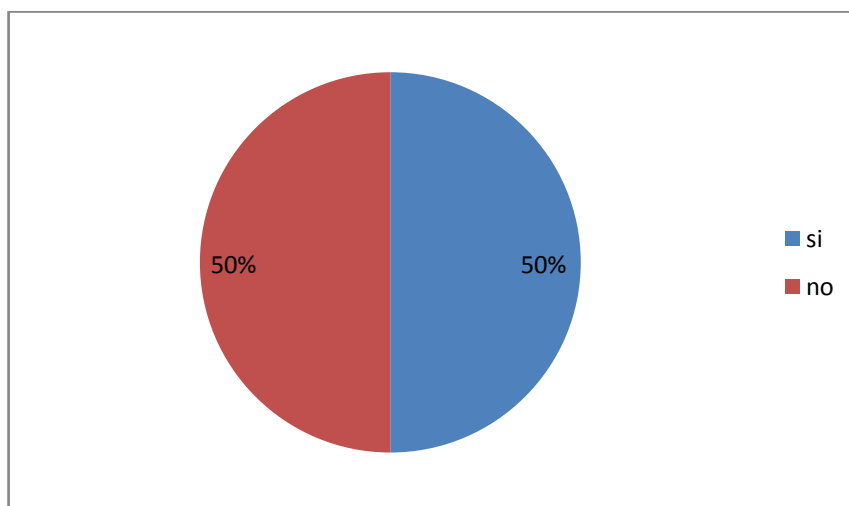


Gráfico No. 47

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

1 Persona encuestada que representan el 50% expresa que conoce los derechos que protegen las personas con discapacidad sobre movilidad; mientras que 1 persona que representa el otro 50 % expresa que no conoce los derechos que protegen a las personas con discapacidad sobre movilidad.

Interpretación de datos

Existe criterio dividido, mientras unos conocen los derechos de las personas con discapacidad, otros no conocen los derechos de las personas con discapacidad sobre movilidad.

PREGUNTA

9.- ¿La construcción de carrocerías de bus urbano con normas INEN tienen mayor complejidad?

Cuadro No. 48

| Alternativa | Resultado | Porcentaje |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Si | 0 | 0% |
| No | 2 | 100% |
| TOTAL | 2 | 100% |

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

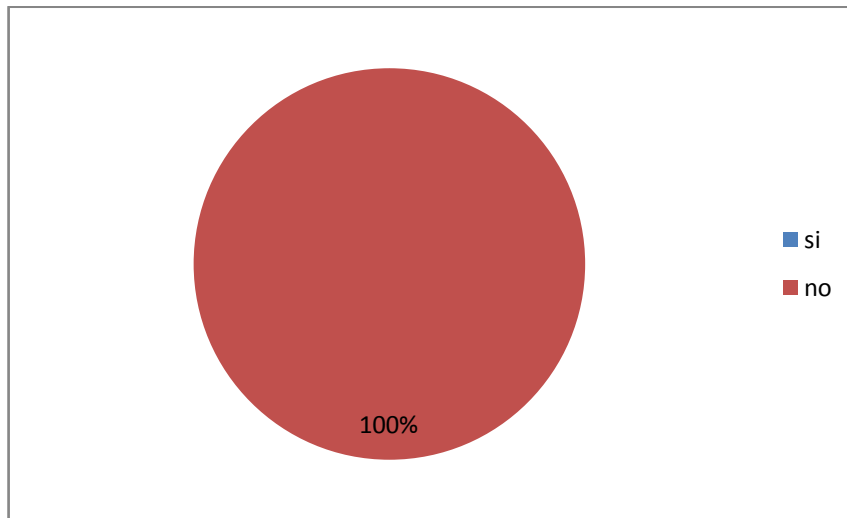


Gráfico No. 48

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Análisis de datos

2 Personas encuestadas que representan el 100% expresan que no tiene complejidad la construcción de carrocerías de bus urbano con normas INEN.

Interpretación de datos

Se comprende que no existe complejidad en la construcción de carrocerías de bus urbano con normas INEN.

Entrevista

Entrevista realizada al director Ejecutivo de la Unidad Municipal de Transito del Cantón Ambato Arq. Trajano Sanchez, realizada en mayo 2011

1.- ¿Se cumple con las normas INEN en las carrocerías de los buses urbanos del cantón Ambato?

Se está cumpliendo con las normas INEN desde el año 2003 lo que tendría que modificar es la norma por que establece los requisitos básicos: como el espacio libre para personas con silla de ruedas existe en la mayoría de unidades y esta junto a la puerta de salida y el otro en los asientos delanteros se ubiquen símbolos para personas con discapacidad, personas tercera edad, mujeres embarazadas para que la ciudadanía ceda los asientos o no utilice los asientos en beneficio de estas personas,

Mas allá esta la concientización de la ciudadanía, el INEN ha homologado las unidades del bus urbano a través de una norma que es la 2205 segunda revisión donde están los requisitos para el transporte urbano.

Establecen ciertas áreas para las personas que necesiten transportarse con sillas de ruedas, ciertos espacios de los cuales debe dar preferencia para uso de los asientos a personas de la tercera edad, personas con discapacidad mujeres embarazadas, niños, no se ha completado el tema, por cuanto existe inconveniente por los escalones de los buses de plataforma alta que son los regularizados en el país.

Se ha intentado que funcione los buses de cámara baja que son importados en su mayoría de argentina, que permite que las personas puedan acceder desde el nivel de la vereda a las unidades, y no como ocurre hoy desde 40 a 45 cm de diferencia de nivel, lo que obliga a una infraestructura de paradas para que las personas puedan acceder a la plataforma de vehículos sin necesidad de subir escalones, como ej. Quito trolebús, las paradas tienen rampas para acceso a los

pasajeros y a través de la plataforma de ingreso se ingresa directamente al vehículo, estas paradas por su costo elevado, solo se instala cuando están las rutas y recorridos definitivos de los buses.

2.- ¿Considera usted que el incumplimiento de las normas INEN se debe a la falta de control por las autoridades?

Desde el año 2008 el municipio planifica, organiza y regula el transporte público, comercial que presta los servicios en el cantón, en el caso de vehículos de pasajeros se tiene previsto la accesibilidad de las personas con discapacidad al medio físico por cuanto hay disposiciones de la constitución de la república, de la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y la ley de discapacidad que garantiza la accesibilidad de las personas con discapacidad, el municipio debe ser respetuoso de estas disposiciones.

Cuando se estableció la ordenanza con los representantes del CONADIS, la idea era que el CONADIS establezca mecanismos de control para que a través de denuncias fundamentadas presentadas por ellos se pueda imponer las sanciones correspondientes; las personas con mas derechos de determinar son las personas con discapacidad que hacen uso del servicio, y el CONADIS es la institución encargada de velar que se cumplan con los derechos.

En el aspecto técnico al cumplir con las normas INEN cumplen con las disposiciones, el problema es el uso que se dé a estas unidades, hay personas que están ocupando el espacio para personas con discapacidad, y el conductor del bus no obliga que se respete.

La UMT participó en el equipo de trabajo que a través del INEN se estableció los requisitos del bus urbano donde está contemplado esto, lo que se controla que esto si se dé, de los buses nuevos; no así de los que ya estuvieron autorizados antes de asumir las competencias el municipio.

En todo caso las unidades que no son bus tipo tienen tres años para adecuarse y aquí en Ambato, solo se permite el ingreso al servicio de buses que cumplan con la norma técnica INEN 2205 el problema se da en la prestación del servicio cuando los espacios reservados no son respetados, y el control está a cargo al momento por la policía nacional a través de la jefatura provincial del control del tránsito y seguridad vial.

3.- ¿Según su criterio la ordenanza municipal será suficiente para que la agremiación de buses urbanos cumpla con la normativa INEN lo más pronto posible?

Para conceder autorización de una unidad se exige el cumplimiento de las normas INEN; y, siempre que exista trabajo efectivo de control como manifiesto puede existir una norma que pueda ser rígida, drástica pero sin control y no se determina el incumplimiento no se puede sancionar, las personas afectadas no saben cómo canalizar sus reclamos sus demandas, por lo que no se termina con sanción si se lo merezca después de un debido proceso.

Desde que el municipio asumió la competencia se han renovado más de 181 buses y son buses tipo, todos los buses autorizados anteriormente al asumir el tránsito el municipio tienen plazo para ser cambiados de tres años el tiempo es desde el 2010 al 2013, y las unidades de más de 15 años son retirados los permisos de circulación.

Debe existir labores conjuntas y permanentes por un lado responsabilidad ciudadana de conocer las normas, por que el desconocimiento de la ley no exime de responsabilidades, por lo que es importante que las mismas organizaciones difundan estas normas.

La ordenanza se trabajó con el CONADIS y serían quienes con mayor motivación difundan las normas tanto los sectores involucrados. Así como también a la ciudadanía de los derechos de las personas con discapacidad para que todos las respeten.

Lastimosamente no hay marco legal estable tenemos muchas leyes y a cada rato se modifica, lo que genera inseguridad jurídica, muchas veces la ley no es respetada y queda sobre el papel y únicamente cuando hay sanción existe respeto a la ley.

Debe existir campaña para educar desde la niñez y juventud con respecto de la norma para generar elementos multiplicadores a futuro y con elementos de control por que una de las deficiencias es el control, tenemos normas y disposiciones de cumplimiento obligatorio pero quien controla es la policía nacional quienes por no disponer de número suficiente de efectivos no se da seguimiento.

4.- ¿Que considera usted que se debería aplicar para la solución inmediata del problema de la movilidad de las personas con discapacidad?

Existen programas para incentivar la renovación, los vehículos de mayor antigüedad tienen mayor valor para la chatarrización, los vehículos nuevos importados tienen exoneración de impuestos.

La municipalidad busca la renovación con la aplicación de la norma, También se pone a consideración la constitución de los observatorios ciudadanos, muchas veces existen disposiciones que no son cumplidas por qué no hay seguimiento, no sabemos si se aplican o no se aplican la gente no conoce y la ley fomenta la participación ciudadana para el ejercicio adecuado de sus derechos y para hacer valer sus derechos.

Entrevista

Entrevista realizada al director del CONADIS de Tungurahua Dr. Diego Villacrés realizada el 6 de junio 2011

1.- ¿Se cumple con las normas INEN en las carrocerías de los buses urbanos del cantón Ambato?

El CONADIS participó para la creación de la ordenanza de tránsito, pero con el tema social todo está en letra muerta, la misma que si bien tiene garantías no se ha cumplido, pues no se hace el seguimiento de las mismas, entonces se siguen conculcando los derechos.

2.- ¿Considera usted que el incumplimiento de las normas INEN se debe a la falta de control por las autoridades?

Se ha establecido siempre ordenanzas, leyes, reglamentos que no son monitoreadas para su cumplimiento, y las necesidades deberían ser a corto, mediano, largo plazo, por lo que hay diferentes tipos de necesidades que deberían ser satisfechas a diferentes tipos de plazos.

3.- ¿Según su criterio la ordenanza municipal será suficiente para que la agremiación de buses urbanos cumpla con la normativa INEN lo más pronto posible?

La ordenanza es muy buena pero se necesita la voluntad política, de las autoridades para controlar y vigilar el cumplimiento de la misma, si no hay voluntad no hay cambio.

La solución para satisfacer esta necesidad de la transportación en las personas con discapacidad, es la misma gente con discapacidad la que debe impulsar la presión social para el cumplimiento de la misma, pero lamentable no

han hecho escuchar su voz de protesta y no dicen aquí estamos para hacernos sentir en Ambato.

Existen buses tipo los mismos que buscan es la masificación del transporte pero no se ha visto con el cumplimiento de la necesidad; ya que no existen paradas aptas para la transportación de personas con sillas de ruedas, además de no existir buses de cámara baja que permitan esta transportación.

4.- ¿Que considera usted que se debería aplicar para la solución inmediata del problema de la movilidad de las personas con discapacidad?

Sería muy importante tener un departamento que ayude a la supervisión y control de los beneficios, sobre todo el cumplimiento de las leyes de tránsito que favorecen en gran parte a las personas con discapacidad.

Importante que funcione de manera imparcial de cualquier instancia: técnica, administrativa del departamento del transporte para que de manera imparcial puedan analizar cada caso y puedan establecer las correcciones adecuadas a la necesidad.

Además de capacitar a las personas con discapacidad hacerles que conozcan sus derechos y dar herramientas que les permita generar su propia productividad y no sean dependientes de terceros.

Verificación de Hipótesis

Para la verificación de la hipótesis, se aplicó la fórmula $\chi^2 = \sum (\mathbf{O-E})^2/E$ para el cálculo estadístico con la prueba de Chi cuadrada; en base al análisis de datos e interpretación de resultados obtenidos de las preguntas de la encuesta realizada a las personas que sufren de discapacidad temporal o permanente, en el cantón Ambato.

Cuadro N° 49

| Alternativas | Si | No | Nsc | Suma |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------|-------------|
| Ha escuchado de la existencia de la Convención Sobre Los Derechos de las Personas con Discapacidad | 107 | 197 | 4 | 308 |
| Ud. Ha escuchado o conoce de las normas INEN sobre el transporte público | 62 | 244 | 2 | 308 |
| Cree Ud. que las paradas de bus de servicio urbano son las adecuadas para su movilidad | 127 | 154 | 27 | 308 |
| Conoce Ud. De las Ordenanzas Municipales sobre el transporte público | 52 | 253 | 3 | 308 |
| Suma | 348 | 848 | 36 | 1232 |

Fuente: Investigador

Elaborado: Investigador

| | | | |
|----|-----|---|-----|
| 87 | 212 | 9 | 308 |
|----|-----|---|-----|

Cuadro N° 50

| | Casos Observados | Casos Esperados | O-E | (O-E)^2 | (O-E)^2/E |
|------------|-----------------------------|----------------------------|------------|----------------|------------------|
| Si | 107 | 87 | 20 | 400,00 | 4,60 |
| | 62 | 87 | -25 | 625,00 | 7,18 |
| | 127 | 87 | 40 | 1600,00 | 18,39 |
| | 52 | 87 | -35 | 1225,00 | 14,08 |
| No | 197 | 212 | -15 | 225,00 | 1,06 |
| | 244 | 212 | 32 | 1024,00 | 4,83 |
| | 154 | 212 | -58 | 3364,00 | 15,87 |
| | 253 | 212 | 41 | 1681,00 | 7,93 |
| Nsc | 4 | 9 | -5 | 25,00 | 2,78 |
| | 2 | 9 | -7 | 49,00 | 5,44 |
| | 27 | 9 | 18 | 324,00 | 36,00 |
| | 3 | 9 | -6 | 36,00 | 4,00 |
| Chi | | | | | 122,16 |

Fuente: Investigador
Elaborado: Investigador

| |
|------------------|
| $gl=(f-1)*(C-1)$ |
| $gl=(4-1)*(3-1)$ |
| $gl=3*2$ |
| $gl=6$ |

$$X^2 = 1,64$$

5%

6gl

$$H_1 = 1,64 < 218,89$$

Hipótesis Afirmitiva

H1

El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo noviembre 2010 mayo 2011

Hipótesis Nula

H°

El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, no vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo noviembre 2010 mayo 2011

Por lo tanto se aprueba la hipótesis afirmativa, con los datos y resultados obtenidos llegamos a verificar que la hipótesis planteada, “El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, incide en la vulneración del derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo noviembre 2010 mayo 2011”

Con estos resultados se comprueba la hipótesis planteada en el capítulo segundo, donde el El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato, puesto que necesita de complementos para la

accesibilidad de las personas con discapacidad al medio físico, cae en el empirismo y en la injusticia pues se vuelve relativo.

Obteniendo como resultado del cálculo de Chi cuadrada, 1,64, con un nivel de significación del 0,05; y los grados de libertad de 6; la Chi cuadrada tabular es de 218,89, representada en la Campana de Gauss a continuación:

Campana de Gauss (verificación de hipótesis)

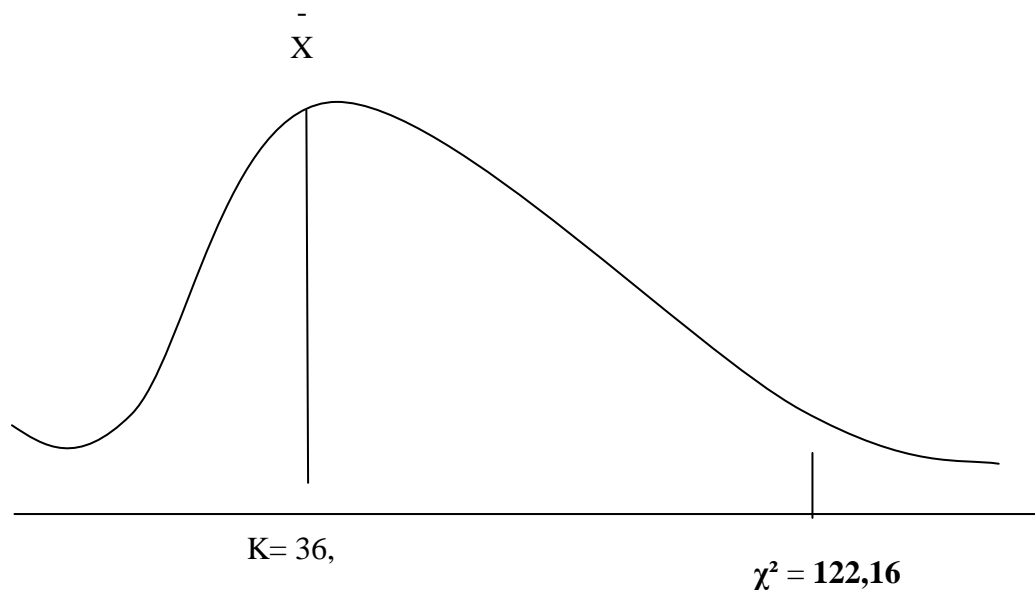


Gráfico No. 49

Fuente: Investigador

Elaboración: Investigador

Por lo expuesto, se **rechaza** la hipótesis nula H_0 , que señala: “El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, no vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo noviembre 2010 mayo 2011”

Decisión que se basa en análisis cuantitativos y cualitativos a través del cálculo de la prueba de chi cuadrado, que se realizó con apoyo de las preguntas de la encuesta dirigida a las personas con discapacidad del Cantón Ambato provincia

del Tungurahua, al realizar las encuestas se ha presenciado la falta de requisitos en las unidades de transporte urbano, situación que se ratifica con las encuestas aplicadas.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

1.- El incumplimiento de las normas INEN en las carrocerías de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo noviembre 2010 mayo 2011 vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, a pesar de aquella vulneración y la necesidad imperiosa de moverse, ha provocado que las personas con discapacidad superen riesgos que podrían afectar a su salud, pues las unidades no prestan las comodidades necesarias para efectuar una movilidad segura de las personas mencionadas en líneas anteriores.

2.- El derecho de la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad está dispuesto de manera expresa y en vigencia en las leyes ecuatorianas, pero la falta de un seguimiento adecuado y planificado a la aplicación de esos derechos nos permite concluir que se vulneran los derechos de las personas con discapacidad al momento mismo de su aplicación.

3.- La accesibilidad al transporte es una necesidad básica para la movilidad de las personas con discapacidad, tiene el propósito de transportar a las personas de un lugar a otro en el menor tiempo posible y a un bajo costo, pero para que se cumpla con estos objetivos es preciso aplicar medidas en nuestro medio local.

Recomendaciones

1.- El Estado y los Gobiernos Autonomos Descentralizados deberían enfocarse en el desarrollo de proyectos de promoción, conocimiento y aplicación de las normas INEN para el transporte urbano de servicio público, tomando en cuenta que en el cantón Ambato residen muchas personas con discapacidad, por lo que sería importante realizar una promoción a nivel local y por que no decir a nivel nacional, los mismos que se deberían publicar por medios televisivos, radio y prensa escrita, de este modo se daría a conocer lo que busca con este tipo de cambios, para una sociedad mas participativa y vinculante.

2.- La existencia de personas que sufren de discapacidad es una realidad en nuestro país y por supuesto el cantón Ambato no es la excepción, siendo importante la creación de Jefaturas que den un seguimiento a la aplicación de las normativas que protegen los derechos de los grupos de atencion prioritaria dando especial atencion a las personas con discapacidad, quienes han sido invisibles ante la sociedad.

3.- El profesional en derecho puede ser más que un Abogado en una sociedad participativa y vinculante, pues no está sólo limitado a defender el caso de una parte, sino está llamado a solucionar los problemas de la colectividad, siendo éste caso la oportunidad para dar solución a temas muy importantes y que son problemas sociales invisibles para la mayoría de ciudadanos, que no solo afectan a personas, sino a grupos familiares.

CAPITULO VI

PROPUESTA

El presente tema es muy importante porque permite dar una solución a los problemas de transportación urbana en el Cantón Ambato de las personas que sufren de discapacidad, por lo que el diagnostico para la propuesta en el siguiente tema fue: “Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte, de la Unidad Municipal de Transito en el Cantón Ambato”

Datos Informativos

Tema

“Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte de la Unidad Municipal de Transito en el Cantón Ambato”.

Institución Ejecutora

- Facultad de jurisprudencia y Ciencias Sociales, Carrera de Derecho de la Universidad Técnica de Ambato.
- Municipio de Ambato
- CONADIS

Tipo de Organización

- Derecho Público

Departamento

Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de Ambato.

Dirección

Cdla España Quiz Quiz y Cadís

Cobertura y Localización

| | |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Provincia | Tungurahua |
| Cantón | Ambato |
| Parroquia | Huachi Chico |
| Participantes | Miembros de Organizaciones de y para personas con Discapacidad Personal Unidad Municipal de Tránsito de Tungurahua Personal CONADIS Choferes y propietarios de Buses del Cantón Ambato |

Presupuestos para el financiamiento del Proyecto

El financiamiento de esta investigación corresponderá en su totalidad al investigador, con un costo de 840,00 Usd.

| | |
|------------------------|------------|
| Fecha de inicio | Enero 2012 |
|------------------------|------------|

| | |
|------------------------------|------------|
| Fecha de finalización | Julio 2012 |
|------------------------------|------------|

Antecedentes

Al realizar las encuestas se comprobó que las personas con discapacidad tienen necesidades insatisfechas con respecto a la movilidad pues no tienen las

facilidades necesarias para acceder a un bus de transporte urbano, además en sus encuestas indican la falta de cumplimiento con las normas INEN.

Se establece que los buses urbanos incumplen con estos requisitos de normatividad, a pesar de ser un servicio que está encaminado a una comunidad en general, pues las personas con discapacidad manifiestan que son invisibles ante los transportistas.

Se expresa que si están de suerte pocos son los transportistas que toman conciencia y los recogen mientras que otros lo hacen caso omiso de la presencia de personas con discapacidad por lo que se ven en la necesidad de tomar como medio de transporte otra alternativa diferente.

Justificación

Con los antecedentes expuestos anteriormente se busca que el presente documento cumpla con el objetivo de proponer y difundir una solución, a través de la creación de la Jefatura de Control Urbano de Transporte, y mediante talleres para la comunidad involucrada además de considerar el estamento legal vigente y la obligación de cumplir con la normativa legal, mediante la aplicación de los siguientes parámetros:

- Mejorar la comunicación entre personas con discapacidad y transportistas urbanos
- Realizar al máximo la exploración de medios para la solución de los problemas de movilidad en la transportación.
- Atender inquietudes de los involucrados que intervienen en los talleres y proponer modelos para la solución de la movilidad de las personas con discapacidad.

- La movilidad debe considerarse como un derecho fundamental de las personas, al mismo que deben tener acceso todas las personas con discapacidad.

Objetivos

General

- Crear la Jefatura de Control Urbano del Transporte de la Unidad Municipal de Transito en el Cantón Ambato

Específicos

- Controlar la aplicación de la Norma INEN Conadis como solución a los problemas de movilidad
- Establecer la Señalética necesaria en los buses y vías del cantón Ambato.
- Impulsar el cumplimiento del derecho a la accesibilidad al medio físico y transporte de las Personas con Discapacidad y Movilidad reducida.

Análisis de Factibilidad

La propuesta es muy factible por que se han tomado en consideración todos los aspectos que intervienen y tienen relación con el problema, con la finalidad de buscar una solución eficaz y que puede aplicarse en la realidad de la sociedad, se consideran los siguientes elementos:

- Personas que necesitan movilizarse de manera permanente, rápida y a un bajo costo
- Concientizar a los transportistas, tanto propietarios como choferes que se trata de vidas humanas y tienen derechos como todo ciudadano.

- Conocer cuán importante es la aplicación de la ley y su incidencia en el beneficio humano que provocaría para las personas con discapacidad.

Fundamentación

En el presente trabajo de graduación la investigación se basa en el paradigma crítico-propositivo, pues lo que permitirá establecer una superación a la visión tradicionalista de la ciencia del positivismo, además servirá como punto de partida para al final de la misma establecer propuestas que permitan la solución de la movilidad en beneficio de ese grupo de atención prioritaria que son integrantes de la sociedad Ambateña.

Esta fundamentación se ha escogido por comprender que la sociedad esta en constante cambio y en este estudio no es la excepción, pues en la actualidad se permite dar una atención especial de las personas con discapacidad, aspecto que en nuestra sociedad fue invisible durante mucho tiempo, siendo ésta la causa de tener personas con discapacidad excluidas de una sociedad activa, implicando con esto una desigualdad completamente marcada en la sociedad.

La metodología propuesta busca establecer una transformación en el esquema mental jurídico-legal, provocando beneficios con el cumplimiento de la normativa INEN para los más necesitados.

Metodología

Modelo Operativo

Los talleres se desarrollarán aprovechando los conocimientos de los disertantes, los mismos que tienen mucha experiencia en el desarrollo de temas sociales y jurídicos.

El esquema de impartir el taller permite que los asistentes se mantengan en un continuo debate y permitirá que se intercambien criterios con los demás asistentes.

Lo que se propone es trabajar sobre temas reales que se viven en el día a día en el cantón Ambato sobre todo el trato que sienten las personas con discapacidad y el servicio que brindan tanto transportistas así como también las autoridades municipales.

PROPUESTA DE ORDENANZA MUNICIPAL



REPUBLICA DEL ECUADOR
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO
SECRETARÍA GENERAL

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DE AMBATO

CONSIDERANDO:

Que los artículos 238, 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador, establecen que, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; que tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales; y que, en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

Que entre las funciones primordiales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, están las de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, conforme lo determina el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el literal f) de su artículo 55, en concordancia con lo que se establece en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador.

Que el artículo 269 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que los gobiernos autónomos descentralizados deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva; y aquellos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumirlas inmediatamente.

Que el Ilustre Concejo Cantonal creó la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de Ambato (UMT), mediante Ordenanza aprobada en sesiones ordinarias de 1 y 29 de marzo de 2005, y promulgada el 6 de Abril de 2005, con el objeto de que a través de esta Dirección Municipal, se ejerza la planificación, organización y regulación del tránsito y del transporte terrestre en

todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón; y aprobó su Reglamento Orgánico Funcional, en sesión ordinaria de 27 de julio de 2005, el mismo que se encuentra vigente desde su promulgación el 5 de agosto de 2005.

Que fundamentada en preceptos legales y constitucionales, la Ilustre Municipalidad de Ambato, el 18 de agosto de 2005, presentó al Ministerio de Gobierno, Cultos, Policía y Municipalidades, y a su entidad adscrita, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, la solicitud para la descentralización de funciones, atribuciones, competencias, responsabilidades y recursos en materia de tránsito transporte terrestre, y la consiguiente suscripción del convenio de transferencia.

Que la Ilustre Municipalidad de Ambato, constituyó previamente todas las instancias legales y administrativas, bajo el marco regulatorio de las normas y leyes vigentes, a fin de encontrarse en plena capacidad operativa para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en el territorio de su jurisdicción, conforme lo declaró expresamente mediante Resolución 922 adoptada en sesión ordinaria del Ilustre Concejo Cantonal de 20 de diciembre de 2005.

Que el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres en su décimo sexta sesión ordinaria de Directorio, celebrada el 23 de noviembre de 2006, considerando que la Municipalidad había cumplido con todos los requisitos establecidos, resolvió aprobar la transferencia de funciones, competencias y atribuciones a favor de la Municipalidad de Ambato para el área urbana y rural del cantón, autorizó la suscripción del respectivo convenio de transferencia, conforme consta en Resolución No. 059-DIR-2006-CNTTT expedida por dicho Organismo en la fecha señalada.

Que el 13 de Febrero de 2007, se suscribió el Convenio de Transferencia de Funciones entre el Presidente de la República, los Ministros de Estado de las carteras de Economía y Finanzas, Gobierno y Policía, Transporte y Obras Públicas, quien a su vez era Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, y los representantes legales de la Municipalidad. Consecuentemente, a partir de esa fecha, conforme lo determina el artículo 7 del Reglamento de la Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social, han sido transferidas en forma definitiva a la Municipalidad de Ambato, por parte del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades en materia de tránsito y transporte terrestre.

Que el 14 de febrero de 2008, al cabo de un año de haberse suscrito el Convenio de Transferencia, y habiéndose vencido todo término para su completa ejecución, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, por intermedio del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestres de Tungurahua, entregó a la Municipalidad de Ambato, la documentación correspondiente de algunas de las organizaciones de transporte domiciliadas y que operan en el cantón, conforme lo estipula el numeral 4.1 de la cláusula Cuarta del referido Convenio de Transferencia de Funciones.

Que es menester contar con un instrumento normativo que permita a la Municipalidad, a través de la UMT, ejercer cabalmente las competencias asumidas.

Que el Art. 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, garantiza que para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados, parte de la Convención, adoptarán medidas para asegurar el derecho a

la accesibilidad al entorno físico y transporte, en igualdad de condiciones que los demás.

Que los numerales 3 y 10 del Art. 47 de la Constitución de la República del Ecuador, determinan que se reconoce a las personas con discapacidad, el derecho a rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte; el acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios y que se eliminarán las barreras arquitectónicas.

Que según lo dispuesto en el Art. 19 de la Ley de Discapacidades y el Art. 79 del Reglamento General a la Ley de Discapacidades, se garantiza el derecho y beneficio de accesibilidad al transporte público, de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

En uso de sus atribuciones y deberes contemplados en el artículo 57 literal a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE

La presente **ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA JEFATURA DE CONTROL URBANO DE TRANSPORTE.**

Art.1.- Creación y Naturaleza.- Créase la Jefatura de Control Urbano de Transporte, dependencia técnica de nivel operativo de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de la Municipalidad de Ambato, cuyo titular es el Director de la Unidad Municipal de Tránsito y estará subordinada a la supervisión del I. Concejo Cantonal y del Alcalde.

Art.2.- **Fines.**- La Jefatura de Control Urbano de Transporte realizará el respectivo control de aplicación de la Ley, Ordenanzas y Normativa INEN en cuanto al transporte se refiere, en todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón Ambato.

Art.3.- **Conformación.**- Estará conformado por profesionales multidisciplinarios, que tendrán a su cargo: El control de las Normas INEN, Vías y Señalética, atención a grupos de atención prioritaria, la misma que estará determinadas en su respectivo reglamento orgánico Funcional, el mismo que será aprobado por el I. Concejo Cantonal.

Art.4.- **Presupuesto.**- El Concejo aprobará el presupuesto adecuado para la operación de la Jefatura de Control Urbano de Transporte, el cual tendrá la asignación de ingresos específicos que serán anualmente incluidos en el presupuesto municipal.

REGLAMENTO ORGÁNICO FUNCIONAL DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DE AMBATO (UMT)

CAPÍTULO X

DE LA FUNCION TÉCNICO DEL CONTROL URBANO DE TRANSPORTE

Art. Innumerado.- **De la Jefatura Técnica del Control Urbano de Transporte.**- Es una dependencia técnica de la UMT, de nivel operativo, cuyos objetivos son: el control técnico y tecnológico de las actividades de transito urbano, fiscalizar los servicios de tránsito; y brindar apoyo técnico a las dependencias correspondientes.

Art Innumerado.- **Del Jefe Técnico de Control Urbano de Transporte.**- El Jefe Técnico de Control Urbano de Transporte será designado por el Alcalde, conforme lo faculta el literal i) del artículo 60 del Código Orgánico de

Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, de preferencia de entre los funcionarios de la administración municipal.

Art Innumerado.- **Perfil.**- El Jefe Técnico tiene que ser profesional del derecho, con conocimiento en normativas INEN, y especializado en atención a grupos vulnerables.

Art. Innumerado.- **Obligaciones del Jefe Técnico de Control Urbano de Transporte.**- Son obligaciones del Jefe Técnico de Control Urbano de Transporte:

- 1.- Controlar el cumplimiento de las normas INEN en el transporte 292:2009
- 2.- Controlar el cumplimiento de las normas INEN en señalización 2 239:2000
- 3.- Controlar el cumplimiento de las normas INEN en bus urbano 2 205:2010
- 4.- Controlar el cumplimiento de normas INEN vías de circulación peatonal 243:2009
- 5.- Controlar el cumplimiento de normas INEN en estacionamiento 248: 2000
- 6.- Controlar el cumplimiento de normas INEN en tránsito y señalización 291:2009
- 7.- Controlar el cumplimiento de normas INEN en mobiliario urbano 314:2009
- 8.- Presentar trimestralmente al Director, el informe detallado de las labores Cumplidas por su Jefatura, así como el cumplimiento de planes y programas
- 9.- Coordinar las labores administrativas de su jefatura, con las dependencias Correspondientes
- 10.- Planificar el Control de la calidad de servicio de transporte a los grupos de Atención Prioritaria
- 11.- Acatar todo aquello que se establezca en ordenanzas, reglamentos órdenes e Instrucciones superiores
- 12.- Administrar el recurso humano y económico asignado a la Jefatura de Control Urbano de Transporte.

ORGÁNICO ESTRUCTURAL UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE AMBATO (UMT)

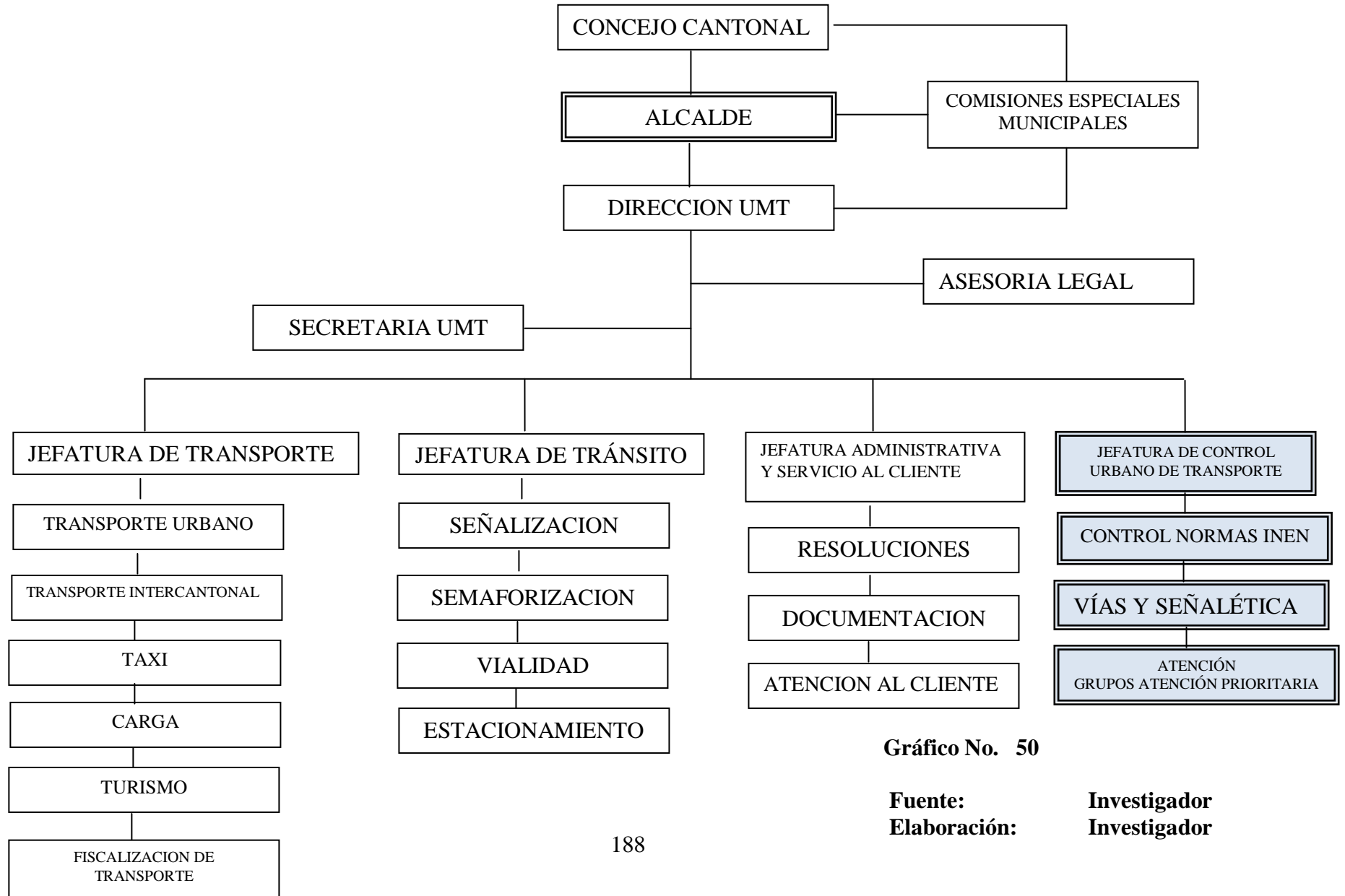


Gráfico No. 50

Fuente:

Elaboración:

Investigador

Investigador

Agenda Metodológica

Esquema y Temática de la Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte en el Cantón Ambato, dirigido a Propietarios y Choferes de bus urbano, Personas con Discapacidad y movilidad reducida, Miembros del CONADIS, Miembros de la Unidad Municipal de Tránsito del Cantón Ambato.

Primer día

8:30 Inscripción de los participantes

9:00 Saludo de bienvenida a cargo del coordinador del taller de Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte en el Cantón Ambato.

Primer Panel: La Discapacidad

9:15 - 12:30

- La discapacidad historia-origen
- Discapacidad y salud
- Constitución de la República del Ecuador
- Convención Sobre Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad
- Organización Internacional de Normalización, ISO
- Debate preguntas-respuestas

12:40 Coffee Break

Segundo Panel: Accesibilidad al Transporte

14:00 – 18:00

- Historia de la movilidad para personas con discapacidad
- La movilidad de las personas con discapacidad en Ecuador
- Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial
- Normas INEN
- Ley Sobre Discapacidades
- Debate preguntas y respuestas

18:10 Cierre y agradecimiento por parte del coordinador del taller de Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte en el Cantón Ambato.

Esquema y Temática de la Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte en el Cantón Ambato, dirigido a Propietarios y Choferes de bus urbano, Personas con Discapacidad y movilidad reducida, Miembros del CONADIS, Miembros de la Unidad Municipal de Transito del Cantón Ambato.

Segundo día

8:30 Saludo de bienvenida a cargo del coordinador del taller de Creación de la Jefatura de Control Urbano del Transporte en el Cantón Ambato.

Unico Panel: Jefatura de Control Urbano de Transporte

9:00 - 12:30

- Jefatura de Control Urbano de Transporte origen
- Integrantes del Jefatura de Control Urbano de Transporte
- Funciones del Jefatura de Control Urbano de Transporte
- Atribuciones del Jefatura de Control Urbano de Transporte
- Objetivos del Jefatura de Control Urbano de Transporte
- Impacto Social del Jefatura de Control Urbano de Transporte
- Debate preguntas-respuestas

12:40 Cierre y agradecimiento por parte del coordinador del taller de Creación De la Jefatura de Control Urbano de Transporte.

Modelo Operativo de la Propuesta

Cuadro N° 51

Elaborado por el investigador

| Fases | Metas | Actividades | Recursos | Tiempo | Responsable | Evaluación |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Estudio de la Realidad | Conocer de manera directa el problema social de la movilidad de las personas con discapacidad en el cantón Ambato | 1.- visita 3.- seguimiento 4.- marcha | Humanos 1.- Personas con discapacidad 2.- transporte público urbano del cantón Ambato 3.- Agremiacion de Carroceros de Ambato 4.- Autoridades CONADIS 5.- Director Unidad Municipal de Transito | 2 Meses | Investigador UTA Conadis Unidad municipal de transito | Documentos Informes Circulares |
| Elaboración de la Propuesta | Concientizar a la población de la importancia de cumplir con las normas INEN en la transportación | Promocion la propuesta con las autoridades involucradas | Humanos 1.- Personas con discapacidad 2.- Transportistas urbanos del cantón Ambato 3.- Agremiacion de Carroceros de Ambato 4.- Autoridades CONADIS 5.- Unidad Municipal de Transito | 1Mes | Investigador UTA Conadis Unidad municipal de transito | Documentos Informes Circulares |
| Socializar Propuesta | Culminar con la sociabilizacion del beneficio de la aplicación de las normas INEN | Ver local Confirmación de capacitadores | Materiales Auditorio Conferencista | 1Mes | Investigador UTA Conadis Unidad municipal de transito | Documentos Informes Circulares |
| Presentación de la Propuesta | Ejecutar los módulos de los talleres a realizar | Ver local Capacitadores Lecturas motivadoras Dinámicas Conferencia | Humanos 1.- Personas con discapacidad 2.- Transportistas urbanos del cantón Ambato 3.- Agremiacion de Carroceros de Ambato 4.- Autoridades CONADIS 5.- Director Unidad Municipal de Transito | 1 Meses | Investigador UTA Conadis Unidad municipal de transito | Documentos Informes |

Cronograma

Cuadro N° 52

| N° | Meses y Semanas | MARZO | | | | ABRIL | | | | MAYO | | | | JUNIO | | | | JULIO | | | | COSTOS | |
|----|------------------------------|-------|---|---|---|-------|---|---|---|------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|---|---|---|-----------------|----------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | | |
| 1 | Estudio de la Realidad | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | | | 200 Usd. | |
| 2 | Elaboración de la Propuesta | | | | | | | | | | | | | x | x | x | x | | | | | | 200Usd. |
| 3 | Socializar Propuesta | | | | | | | | | | | | | | | | | x | x | x | x | | |
| 4 | Presentación de la Propuesta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 200Usd. |

Fuente: Investigador
Elaborado: Investigador

BIBLIOGRAFIA

- CAZAR Flores, Ramiro. “Breve Análisis de las Discapacidades en el Ecuador, 2002, Quito-Ecuador
- COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE DISCAPACIDADES. 1996. Santa Fé de Bogotá Colombia
- CONSTITUCION DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008, Registro Oficial de la República del Ecuador No. 449
- CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, Declaración de Quito, 9-11 de Abril, 2002
- CONVENCION AMPLIA E INTEGRAL PARA PROMOVER Y PROTEGER LOS DERECHOS Y LA DIGNIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, Propuesta de México-Ecuador, 2003
- DERECHOS DE LAS MINORIAS Y DE LOS GRUPOS DIFERENCIADOS. Escuela libre (Colección Solidaridad No.6), 1994, Madrid-España
- DESPOU, Leandro, Los Derechos Humanos y las personas con Discapacidad, Relator Especial de la Subcomisión de Prevención de Discriminación y Protección de las Minorías. Naciones Unidas. Nueva York – Estados Unidos de Norteamérica, 1993
- INEN, Normas INEN sobre Accesibilidad: Un trabajo en Equipo, 2000, Quito-Ecuador.
- LEY SOBRE DISCAPACIDADES 2001, Registro Oficial de la República del Ecuador No. 301
- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL 2009, Registro Oficial de la República No. 1002 de agosto de 1996
- OEA. (1999). Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con discapacidad.
- REGLAMENTO GENERAL A LA LEY DE DISCAPACIDADES 2003 febrero 21, Registro Oficial de la República del Ecuador No. 27

LINKOGRAFIA

- <http://www.conadis.gob.ec/mapa.php>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad>
- http://www.medspain.com/ant/n14_jul00/DISCAPACIDAD.htm
- <http://www.conadis.gov.ec/estadisticas.htm>
- <http://www.vicepresidencia.gob.ec/programas/manuelaespejo/resultados-manuela-espejo>
- http://www.medspain.com/ant/n14_jul00/DISCAPACIDAD.htm
- <http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/noticia.asp?pkid=176483>
- <http://www.xtimeline.com/timeline/Historia-de-la-discapacidad-1>
- <http://www.conadis.gov.ec/estadisticas.htm>
- <http://www.clubuniopacifico.galeon.com/aficiones1453209.html>
- http://www.nl.gob.mx/?P=info_discapacidad
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad>
- http://www.cienciapopular.com/n/Historia_y_Arqueologia/Espartanos/Espartanos.php
- http://www.noticias.pontecool.com/lee_mundo_id.php?fec=2010-06-02&ind=665
- <http://www.metrovia-gye.com/metrovia.aspx>
- http://www4.elcomercio.com/Negocios/la_homologacion_de_carrocieras_arranca.aspx
- <http://www.pymesecuador.org/cpt-met.htm>

ANEXOS

FORMATO DE ENCUESTA



UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA No.

ENCUESTA A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD SOBRE LOS MOTIVOS PARA SU INACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO

OBJETIVO:

- Determinar si el incumplimiento de las NORMAS INEN en las carrocerías de los buses urbanos de Ambato vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad en el periodo noviembre 2010 mayo 2011.

INFORMATIVO:

Por favor, sírvase contestar a las siguiente preguntas con sinceridad, el presente cuestionario es anónimo, por lo que usted tendrá libertad de emitir criterio.

Marque con una X en el paréntesis, a la respuesta que usted escoja.

DATOS GENERALES:

Profesión u Ocupación a la que se dedica:.....

Lugar de Trabajo o Estudio.....

Fecha:..... Sexo..... Edad.....

| | | | | |
|----------------------|--------|----------|--------|--------------|
| Lugar de residencia: | Norte | Sur | Este | Oeste |
| Discapacidad: | Visual | Auditiva | Física | Cuadripléjia |

CUESTIONARIO: 1

1.- ¿Ud. Ha utilizado el servicio de bus urbano alguna vez?

SI ()

NO ()

2.- ¿Con qué frecuencia utiliza el bus de servicio urbano?

Todos Los Días ()

Una Vez A La Semana ()

Cada Quince Días ()

Una vez al mes ()

Nunca ()

3.- ¿Cuando utiliza el bus de servicio urbano identifica con facilidad Ud. El lugar de ubicación para personas con discapacidad en su interior?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

4.- ¿Es respetada su atención preferencial?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

5.- ¿Es respetado el espacio para personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

6.- ¿La accesibilidad para subir y bajar del bus de servicio urbano es cómoda?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

7.- ¿Su accesibilidad al bus de servicio urbano es independiente?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

8.- ¿Es fácil la movilidad en el interior del bus de servicio urbano?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

9.- ¿En el interior del bus de servicio urbano existe señaletica necesaria para conocer su ubicación?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

10.- ¿Tiene Ud. La facilidad para dar aviso que su lugar de parada se aproxima?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

11.- ¿Cree Ud. que las paradas de bus de servicio urbano son las adecuadas para su movilidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

12.- ¿Cree Ud. que hay igualdad y equidad en la transportación de bus de servicio urbano?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

13.- ¿Ha sido alguna vez maltratado en el bus de servicio urbano?

SI () responda a continuación

NO ()

Porqué.....

.....

14.- ¿Ha denunciado el maltrato que ha recibido ante las autoridades?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

15.- ¿Conoce o ha escuchado de los derechos que protege la Constitución de la República del Ecuador a las personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

16.- ¿Cree Ud. En el beneficio de la ley para las personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

17.- ¿Cree Ud. Que la Constitución de la República del Ecuador garantiza sus derechos?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

18.- ¿Ha escuchado de la existencia de la Convención Sobre Los Derechos de las Personas con Discapacidad?

SI ()

NO ()

19.- ¿Ud. Ha escuchado o conoce de las normas INEN sobre el transporte público?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

20.- ¿Conoce Ud. De las Ordenanzas Municipales sobre el transporte público?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

21.- ¿Conoce Ud. La existencia del CONADIS?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

GRACIAS POR SU COLABORACION

FORMATO DE ENCUESTA



UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA No.

ENCUESTA A LAS PERSONAS PROPIETARIOS Y CHOFERES DE BUS URBANO DEL CANTON AMBATO SOBRE LOS MOTIVOS PARA LA INACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

OBJETIVO:

- Determinar si el incumplimiento de las NORMAS INEN en las carrocerías de los buses urbanos de Ambato vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad en el periodo noviembre 2010 mayo 2011.

INFORMATIVO:

Por favor, sírvase contestar a las siguiente preguntas con sinceridad, el presente cuestionario es anónimo, por lo que usted tendrá libertad de emitir criterio.

Marque con una X en el paréntesis, a la respuesta que usted escoja.

DATOS GENERALES:

Profesión u Ocupación a la que se dedica:.....

Lugar de Trabajo Unidad No.....

Fecha:..... Sexo..... Edad.....

Cooperativa Transporte: Tungurahua
Jerpaszol Unión

Vía flores
Libertadores

CUESTIONARIO: 2

1.- ¿Ud. Conoce de las normas INEN sobre el transporte público?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

2.- ¿Ud. Conoce si la carrocería de su transporte urbano cumple con las normas INEN?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

3.- ¿Su unidad de transporte urbano tiene capacidad?

Menos de 39 pasajeros ()

Mas de 40 pasajeros ()

4.- ¿Su unidad cuenta con espacio físico para personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

5.- ¿Su unidad cuenta con el espacio interior necesario para la movilidad de personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

6.- ¿Su unidad cuenta con señalética de información para las personas con discapacidad auditiva, visual, paraplejia, etc.?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

7.- ¿Las personas con Discapacidad utilizan su unidad de transporte urbano público?

SI () continúe con la pregunta 8

NO () continúe con la pregunta 9

8.- ¿Por qué cree Ud. Que las personas con Discapacidad no utilizan el transporte urbano?

Paradas de bus inadecuadas ()

Incumplimiento normas INEN en las carrocerías ()

Son personas aisladas socialmente ()

Por que no necesitan el transporte urbano ()

9.- ¿Ud. recoge pasajeros solo en paradas de bus autorizadas?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

10.- El servicio urbano que Ud. Brinda con su unidad esta dirigido ha:

Personas con Discapacidad ()

Personas sin Discapacidad ()

Personas en general ()

11.- ¿Su unidad de transporte es de fabricación?

Nacional ()

Extranjera ()

12.- ¿Su unidad fue fabricada?

Ambato ()

Quito ()

Santo Domingo ()

Otros ()

13.- ¿Usted estaría dispuesto ayudar a las personas con discapacidad para su movilización?

SI ()

NO () responda a continuación

Por qué.....

14.- ¿Ud. Cree que los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador evita que se vulneren los derechos de las personas?

SI ()

NO () responda a continuación

Por qué.....

GRACIAS POR SU COLABORACION

FORMATO DE ENCUESTA



UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA No.

ENCUESTA A LA AGREMIACION DE CARROCEROS DEL CANTON AMBATO SOBRE LOS MOTIVOS PARA LA INACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

OBJETIVO:

- Determinar si el incumplimiento de las NORMAS INEN en las carrocerías de los buses urbanos de Ambato vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad en el periodo noviembre 2010 mayo 2011.

INFORMATIVO:

Por favor, sírvase contestar a las siguiente preguntas con sinceridad, el presente cuestionario es anónimo, por lo que usted tendrá libertad de emitir criterio.

Marque con una X en el paréntesis, a la respuesta que usted escoja.

DATOS GENERALES:

Profesión u Ocupación a la que se dedica:.....

Lugar de Trabajo.....

Fecha:.....Sexo..... Edad.....

CUESTIONARIO: 3

1.- ¿Ud. Conoce de las normas INEN?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

2.- ¿Ud. Aplica las normas INEN en la fabricación de todas las carrocerías de transporte urbano que producen?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

3.- ¿Ud. Cree que el transporte urbano de Ambato cumple con las normas INEN?

SI ()

NO () responda a continuación

Porqué.....

.....

4.- ¿La producción de carrocerías con las normas INEN tienen un costo adicional?

SI () responda a continuación

NO ()

Porqué.....

.....

5.- ¿Cree Ud. que las personas con Discapacidad utilizan el servicio del transporte urbano público?

SI ()

NO () continúe con la pregunta 6

6.- ¿Por qué cree Ud. Que las personas con Discapacidad NO utilizan el transporte urbano?

Paradas de bus inadecuadas ()

Incumplimiento normas INEN en las carrocerías ()

Son personas aisladas socialmente ()

Por que no necesitan el transporte urbano ()

7.- ¿Ud. Cree que los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador evita que se vulneren los derechos de las personas con discapacidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Por qué.....

8.- ¿Ud. Conoce los derechos que protegen a las personas con discapacidad sobre movilidad?

SI ()

NO () responda a continuación

Por qué.....

9.- ¿La construcción de carrocerias de bus urbano con normas INEN tienen mayor complejidad?

SI () responda a continuación

NO ()

Por qué.....

GRACIAS POR SU COLABORACION

FORMATO DE ENTREVISTA



UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA No.

ENTREVISTA AL DIRECTOR PROVINCIAL DEL CONADIS TUNGURAHUA, Y AL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSITO

OBJETIVO:

- Determinar si el incumplimiento de las NORMAS INEN en las carrocerías de los buses urbanos de Ambato vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad en el periodo noviembre 2010 mayo 2011.

DATOS GENERALES:

Entrevistado:

Cargo que desempeña:

Entrevistador:

Lugar y Fecha:

CUESTIONARIO:

1.- ¿Considera Ud. Que se cumple con las normas INEN en los buses público de transporte urbano?

.....
.....
.....

2.- ¿Considera usted que el incumplimiento de las normas INEN se debe a la falta de control por las autoridades?

.....
.....
.....

3.- ¿Según su criterio la ordenanza municipal será suficiente para que la agremiación de buses urbanos cumpla con la normativa INEN lo más pronto posible?

.....
.....
.....

4.- ¿Qué solución propone Ud para que se cumpla con la movilidad de las personas con discapacidad?

.....
.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACION

Fotografía No. 1



Parada de bus urbano parque 12 de Noviembre

Fotografía No. 2



Parada de bus urbano frente parque 12 de Noviembre

Fotografía No. 3



Parada de bus urbano calle Mariano Eguez y Juan Benigno Vela

Fotografía No. 4



Parada de bus urbano calle Espejo y Juan Benigno Vela