Informe final que contiene el balance de los resultados de la participación y aporte de las organizaciones de la sociedad civil, colectivos y comunidad en los espacios de dialogo y consulta sobre la “Directiva que regula la atención de personas con discapacidad en el COSAC I- Metropolitano”

# ANTECEDENTES

* 1. Conforme lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 30900, aprobada mediante Decreto Supremo Nº 005-2019-MTC, la ATU es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, y tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao - SIT, en el marco de los lineamientos de políticas que apruebe el MTC y los que resulten aplicables.
  2. El artículo 5 de la mencionada ley precisa que la ATU es el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del SIT, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable. Asimismo, precisa que la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de éste. Se encuentran sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte que se prestan dentro del territorio y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el Sistema de Recaudo Único.
  3. A través de la Ley N° 30900, se establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; para este efecto, dispone en la Octava Disposición Complementaria Final que la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y la Municipalidad Provincial del Callao (MPC) transfieren a la ATU el acervo documentario, bienes muebles e inmuebles, pasivos, obligaciones, contratos, recursos y personal, vinculados al ejercicio de la función de transporte terrestre de personas.
  4. En virtud a las competencias asumidas por la ATU, así como de acuerdo a las funciones señaladas en el Reglamento de Organización y Funciones, la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales, propone el proyecto de Directiva que regula la atención de personas con discapacidad en el COSAC I – Metropolitano.
  5. Mediante Memorando N° D-000597-2021/DAAS, se remitió el citado proyecto a la Dirección de Gestión Comercial, el mismo que fue respondido mediante D-000168-2021-ATU/DGC a través del cual se otorga opinión favorable.
  6. Mediante Memorando N° D-000597-2021/DAAS, se remitió el citado proyecto a la Dirección de Operaciones, el mismo que fue respondido mediante D-002601-2021-ATU/SSTR a través del cual se otorga opinión favorable.
  7. Mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 216-2021-ATU/PE, publicada en el diario Oficial “El Peruano” el 30 de diciembre de 2021, se prepublicó el proyecto de Directiva que regula la atención de personas con discapacidad en el COSAC I- Metropolitano.
  8. En concordancia con ello, y en atención a lo dispuesto en la Resolución de Presidencia N° 0000040-2021-CONADIS-PRE, que aprueba la “Directiva que establece las pautas para el desarrollo de procesos de consulta a las personas con discapacidad”, publicada el 31 de diciembre de 2021, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao inició el proceso de consulta cumpliendo con las etapas señaladas, el cual contiene dentro de sus objetivos la participación de la población dentro de la elaboración del producto normativo.
  9. A la fecha de cierre del presente informe, la Directiva para personas con discapacidad en el COSAC I- Metropolitano, incorpora los aportes recogidos en el proceso de consulta, finalizado este paso, se procederá a remitir los documentos a las unidades orgánicas de la ATU para continuar con el trámite correspondiente para su aprobación.

# ANALISIS

1. El proceso de consulta pública se desarrolló conforme se establece en la Resolución de Presidencial Nº D000040-2021-CONADIS-PRE, “Directiva que establece las pautas para el desarrollo de procesos de consulta a las personas con discapacidad”.
2. La metodología del proceso de consulta consideró los siguientes aspectos
3. Sobre los resultados del proceso de consulta

2.3.1 Los principales resultados alcanzado en las etapas preparatoria, informativa, consultiva y evaluativa son los siguientes:

Etapa I: Preparatoria

| ACCIONES | RESULTADO |
| --- | --- |
| Diseño de la Directiva | La Directiva fue coordinada con 3 órganos de línea de la ATU, considerando que estos intervienen en el procedimiento. |
| Elaboración del plan del proceso de consulta | Se elaboró el Plan de Consulta de la Directiva de Atención de Personas con Discapacidad el COSAC I |
| Mapeo de actores clave | Se ha contado con la cooperación de CONADIS para identificar a los responsables de las OREDIS y OMAPED, así como de las asociaciones de personas con discapacidad |
| Elaboración de materiales de difusión | Se elaboraron en formatos accesibles piezas gráficas para la difusión de las sesiones informativa, comunicación y de resultados de la directiva. |

Etapa II: Informativa

| ACCIONES | RESULTADO |
| --- | --- |
| Difusión de la información (Anexo I) | * El 30 de diciembre se publicó el proyecto de directiva Enel portal institucional de la ATU. * EL 21 de febrero se compartió en redes sociales las piezas gráficas de convocatoria para la sesión informativa * El 07 de abril se compartió en redes sociales las piezas gráficas de convocatoria para la sesión informativa. * Nos hemos comunicado de forma permanente con las asociaciones de personas con discapacidad para las sesiones informativas y consultivas, así como con las OREDIS. |
| Desarrollo de las sesiones informativas. | Durante las 2 sesiones informativas la participación total fue de 85 personas |

Etapa III: Consultiva

| ACCIONES | RESULTADO |
| --- | --- |
| Desarrollo de las sesiones informativas | Durante las 2 sesiones consultivas la participación total fue de 53 personas |

Etapa IV: Evaluativa

| ACCIONES | RESULTADO |
| --- | --- |
| * Sistematización de aportes | * Por otro lado, se han recibido 23 aportes a través del correo institucional del derecho de consulta |

Acerca de los participantes

1. Del total de personas inscritas (85) para las sesiones informativas, se observa que el 94% (80 personas) pertenecen a la provincia de Lima, mientras que el 6% (5) pertenecen a la provincia del Callao, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión informativa. Elaboración propia

1. Asimismo, se observa que del total de personas inscritas (85), el 59% (50 personas) pertenece al sexo femenino, mientras que el 41% (35 personas) pertenecen al sexo masculino, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión informativa. Elaboración propia

1. Respecto a la discapacidad que presentan, se observa que, del total de personas inscritas (85), 20 de ellas no presenta discapacidad; entonces del conjunto restante (65 personas), el 31% (26 personas) presenta discapacidad motora, 15% (13 personas) discapacidad auditiva, 11% (9 personas) discapacidad intelectual, 8% (7 personas) discapacidad visual, 4% (3 personas) discapacidad psicosocial, los cuales sumados representan el 89.23% del total de personas inscritas que presentan discapacidad, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión informativa. Elaboración propia

1. Finalmente, se observa que del total de personas inscritas (85), el 53% (45 personas) no es familiar de una persona con discapacidad, mientras que el 47% (40 personas) si es familiar de una persona con discapacidad, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión informativa. Elaboración propia

1. Del total de personas inscritas (65) para la sesión consultiva, se observa que el 92% (60 personas) pertenecen a la provincia de Lima, mientras que el 8% (5) pertenecen a la provincia del Callao, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión consultiva. Elaboración propia

1. Asimismo, se observa que del total de personas inscritas (65), el 52% (34 personas) pertenece al sexo femenino, mientras que el 48% (31 personas) pertenecen al sexo masculino, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión consultiva. Elaboración propia

1. Respecto a la discapacidad que presentan, se observa que, del total de personas inscritas (65), 22 de ellas no presenta discapacidad; entonces, del conjunto restante (43 personas) el 53% (23 personas) presenta discapacidad motora, 14% (6 personas) discapacidad auditiva, 9% (4 personas) discapacidad intelectual, 9% (4 personas) discapacidad visual, los cuales sumados representan el 86% del total de personas inscritas que presentan discapacidad, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión consultiva. Elaboración propia

1. Finalmente, se observa que del total de personas inscritas (65), el 60% (39 personas) no es familiar de una persona con discapacidad, mientras que el 40% (26 personas) si es familiar de una persona con discapacidad, como se muestra a continuación:

Fuente: Ficha de inscripción a la sesión consultiva. Elaboración propia

1. Sobre los desafíos en el desarrollo del proceso de consulta

El desarrollo del proceso de consulta tuvo varios desafíos, los cuales se detallan a continuación:

| Desafíos | Provisiones |
| --- | --- |
| Adaptar las sesiones virtuales bajo un enfoque de accesibilidad | Se adecuó una sala de reuniones para implementar la reunión virtual de tal manera que las sesiones informativas y consultivas se desarrollarán de manera adecuada, para lo cual se capacitó al personal de tecnología de información sobre los requerimientos y se hicieron las pruebas de los equipos días anteriores a las sesiones. |
| Realizar la convocatoria de manera efectiva | Además de la comunicación a las OREDIS y diferentes asociaciones de personas con discapacidad, se solicitó a Conadis una relación de contactos a efectos de poder personalizar la invitación lo cual permitió, en la mayoría de casos, explicar a detalle la forma de ingreso a las sesiones y la importancia del registro de asistentes. |

1. Respecto a la sistematización de aportes

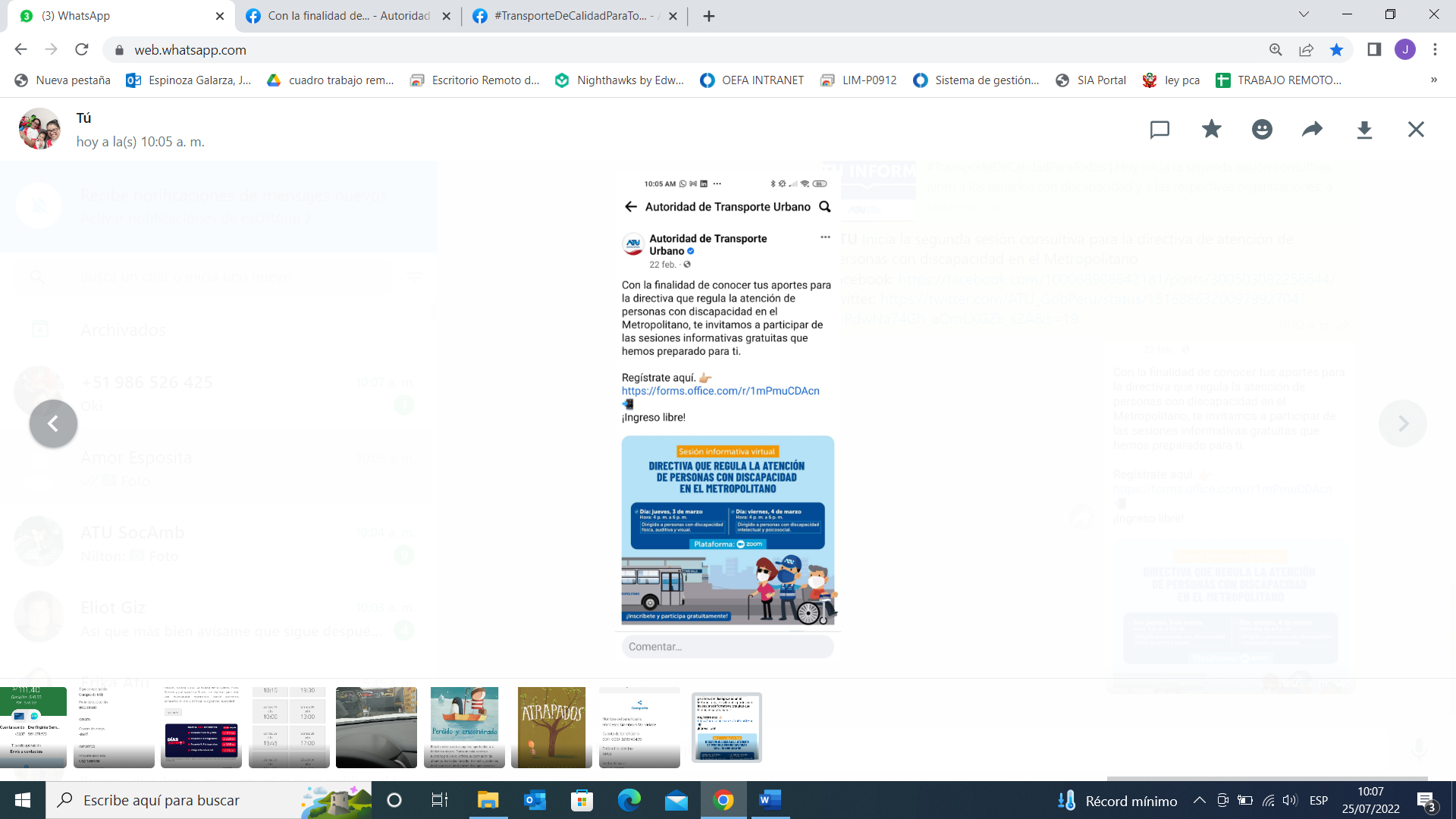
De conformidad con lo dispuesto en la norma que regula el proceso de consulta se procedió a sistematizar los aportes conforme se detalla a continuación:

| Contenidos | Aportes, sugerencia o comentario | Viabilidad legal | Viabilidad social | Viabilidad administrativa | Efectividad | Resultado de la evaluación  (Se acoge, no se acoge, se acoge parcialmente) | Sustento |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Disposiciones Generales, Alcance y Base Legal | Es muy cierto que las personas que las personas que trabajan en la Estación Central y Naranjal tienen muy buena atención. Sin embargo, a veces el bus no llega a estacionarse bien y se deja un espacio. Por favor revisen la infraestructura, si no hay un personal ahí, las personas con discapacidad quedan desatendidas | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Finalidad | Es muy cierto que las personas que las personas que trabajan en la Estación Central y Naranjal tienen muy buena atención. Sin embargo, a veces el bus no llega a estacionarse bien y se deja un espacio. Por favor revisen la infraestructura, si no hay un personal ahí, las personas con discapacidad quedan desatendidas | SI | SI | NO | SI | Se acoge | El comentario concuerda con la finalidad de la directiva la cual se encuentra orientada a mejorar la calidad del servicio |
| Disposiciones Generales | Buenas tardes, yo tengo unas consultas sobre la Directiva y creo que hay unas deficiencias que pueden ser solucionadas. El desplazamiento de las personas con discapacidad es desde que sale del vehículo y cuando llega al mismo. Tiene que haber espacio dentro de las estaciones. El conductor, el que acompaña durante todo el trayecto y en ese aspecto preciso creo que se puede aportar en el caso de la conducción y los conductores. Antes teníamos un Protocolo de Atención a las Personas con Discapacidad. En los alimentadores, donde no hay orientadores el único cuidador de las personas con discapacidad son los conductores. Ahí la Directiva puede ser fortalecida. También la Directiva tiene que enrumbar hacia un enfoque de solidaridad con las personas discapacitadas. | NO | SI | NO | SI | Se acoge parcialmente | El proyecto normativo tiene como finalidad establecer los lineamientos que debe seguir el persona de la ATU, en ese sentido no podría contener obligaciones de los operadores y conductores; no obstante, si consideramos necesario que la ATU implemente espacios de capacitación permanente y continua a los operadores y conductores para mejorar el servicio. |
| Disposiciones Complementarias Finales | Esta Directiva no puede dejar de ser ambiciosa, por supuesto que entendemos que hay muchas cosas que van a pasar por avances progresivos por la necesidad de que esta solución sea integral, sistémica. Para no estancarnos en un Protocolo es importante que la Directiva prometa un Plan de Capacitación. Si es importante que conjuntamente con la Directiva se trabaje un plan de capacitación, más que de concientización.  Cuando le reclamemos a un chofer no puede escudarse en que no sabe porque ha sido capacitado para atender a la diversidad de usuarios. Con lo que aprenda para personas con discapacidad podrá atender a personas mayores y a mujeres embarazadas que suben con niños y paquetes. Es para transportar lo que la persona tiene que transportar. Es importante este Plan de Capacitación y también el Plan de Transparencia. Lo que han señalado los compañeros respecto a los ascensores o alguna ruta que se cancela.  Necesitamos un circuito, se debe poner como promesa, cosas tangibles como pasos siguientes. Tiene que haber un sistema de alarma que no dependa del orientador. Un orientador que nos atendió genial probablemente ya no trabaje el siguiente mes que estamos en el Metropolitano. Hay que trabajar mucho con la rotación, todos los esfuerzos que están haciendo para atendernos mejor conforme a derecho, conforme a la misión de la Autoridad de Transporte Urbano. Hay varios temas pendientes, como capacitar a los orientadores en lengua de señas, como ayudar a personas con movilidad restringida y a personas con discapacidad visual. El tema de los avisos en los paraderos es otro tema. Hemos insistido en que suban el volumen del aviso | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Objeto, alcance | Buenas tardes, ante todo felicitar por esta información que nos hacen llegar a los usuarios. Yo soy ingeniero civil, he encontrado que las barreras frecuentes que tiene el Metropolitano se están tratando. Una de esas son los ascensores. Esto se rompe en las horas punta. En la Estación Canaval y Moreyra suben todas las personas. Se genera un espacio entre el bus y el tren, un espacio como de 15 cm. A veces no hay quien ayude, el chofer jamás baja. A uno le queda la ayuda de las personas. Mi sugerencia es que deben fijarse lo que sucede en el tren, la Línea 2. La rampa se apertura cuando el vagón está estacionado para el ascenso y descenso de los pasajeros. Es un tema técnico que hay que solucionar para evitar esto. Todo desnivel se salva con una rampa para dar un normal desplazamiento a las personas. Si yo voy en silla de ruedas no puedo maniobrar. Ahí hay una barrera constante que tenemos los que estamos en silla de ruedas. La tercera barrera es que cuando uno está dentro del bus en silla de ruedas, estoy al costado con tres o cuatro personas. La solución es que hay que hacer una baranda movible. | NO | SI | NO | SI | No se acoge | El presente proyecto normativo tiene por objeto regular los lineamientos que coadyuven a mejorar la calidad del servicio, la consulta está orientada corregir e implementar infraestructura accesible, razón por la cual no se acoge el comentario; sin embargo, se traslada la situación descrita a la unidad orgánica de la ATU. |
| Disposiciones Complementaria Final | Muy buenas tardes. Soy una persona con discapacidad y a la vez soy especialista en temas de discapacidad. Soy de la región de Ica. Me da gusto ver que se dan espacios libres a las personas con discapacidad. Hay diferentes tipos de discapacidad, sobre todo la discapacidad severa, para que se pueda transitar en espacios adecuados. Se debe hacer una concientización para que se tenga conocimiento de lo que es la discapacidad, para poder mejorar la accesibilidad y tener muy buenos espacios, contar con asientos reservados para las personas con discapacidad. | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Objetivo y Alcance | Es importante tener en cuenta un detalle sobre los alimentadores. A veces uno llega a la Estación Naranjal y espero al alimentador a Puente Piedra y me dicen que ya se fue. Se hace una espera de casi dos horas. Quería consultar la posibilidad de que haya dos alimentadores por ruta, que sean adecuados para silla de ruedas, uno de ida y uno de vuelta | NO | NO | NO | SI | No se acoge | El presente proyecto normativo tiene por objeto regular los lineamientos que coadyuven a mejorar la calidad del servicio, la consulta está orientada corregir e implementar infraestructura accesible, razón por la cual no se acoge el comentario; sin embargo, se traslada la situación descrita a la unidad orgánica de la ATU |
| Disposiciones Complementaria Final | Ante todo, muy buenas tardes con todos. Lo más importante que está faltando es la consideración hacia personas con habilidades diferentes a los conductores. Cuando uno ya se encuentra dentro de la unidad a veces los conductores no tienen la empatía. Tenemos ciertas dificultades, a veces la discapacidad física me limita. A veces nos demoramos en poder arribar a la entidad. En esa parte el conductor debe mirar por el retrovisor si esa persona ya abordó o no. Lo que queríamos es de parte de ustedes ver la forma si el ayudante puede ver si la persona con discapacidad necesita ayuda. | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Disposiciones Complementarias Finales | Ustedes tienen un instrumento poderosísimo, que es la data. Para darnos estas tarjetitas nos han pedido el celular. Para llenar el formulario me preguntaron varias cosas, como donde vivo. Deben avisar cuando se ha malogrado un ascensor, cuando se ha inhabilitado una ruta, por que esperar a traer del extranjero un alimentador? Se puede ir a las universidades para poder traer algo portátil que adaptar a los alimentadores usuales. La herramienta más idónea que es la data. Necesitamos hacer un observatorio del transporte urbano. Eso nos va a ayudar a ser más certeros en lo que debemos hacer. Usemos las herramientas digitales porque ese es el remedio a un presupuesto incipiente, necesidad de que aprueben tal y cual cosa. | NO | NO | NO | SI | No se acoge | El presente proyecto normativo tiene por objeto regular los lineamientos que coadyuven a mejorar la calidad del servicio, la consulta está orientada corregir e implementar infraestructura accesible, razón por la cual no se acoge el comentario; sin embargo, se traslada la situación descrita a la unidad orgánica de la ATU |
| Disposiciones Específicas | Al subir puede haber un apoyo pero al bajar no sabemos si se comunica si hay personal de apoyo para descender del transporte | SI | SI | NO | SI | Se acoge | En el proyecto normativo se ha considerado que en todos los casos en los que un usuario o usaría de con discapacidad solicite algún tipo de apoyo el personal comunicará el punto de desembarque para que un personal, en caso se solicite pueda proceder a acompañar al usuario o usuaria |
| Disposiciones Específicas | Me tomaron una foto en el alimentador y no había nadie para que me recoja. Le hice presente a la señorita que no había nadie para que me recoja. Casi me caigo ese día. Los carros a veces no se pegan bien al paradero y a veces dejan una separación | SI | SI | NO | SI | Se acoge | La finalidad del proyecto normativo es que el personal de ATU se encuentre presente en todas las estaciones del COSAC a efectos de poder brindar apoyo, así como en los paraderos de los alimentadores, además implementar un plan de capacitación continua a los operadores y conductores del servicio. |
| Objeto y alcance | Solamente se está tomando en cuenta al Metropolitano, al tren, pero no se está tomando en cuenta a todo el transporte y Lima y Callao y todo el Perú. Tiene que haber todo un servicio de infraestructura en todo el transporte y eso no existe. Para trasladarse habría que utilizar silla de ruedas, hay trampas y no hay niveles. Estamos prácticamente limitados en cuanto a ordenar el transporte para una atención a las personas con discapacidad. La persona con discapacidad tiene que tomar su taxi, en caso contrario no puede subir. En la Aduana se está permitiendo el ingreso de claxon que son claxon de buques que tienen un nivel estruendoso que tienen más de 150 niveles. Cuando uno reclama a la Policía, la misma dice que uno debe tener unos aparatos especiales.  En mesa de partes donde yo dejaba mi reclamo, uno de los buses pasaba haciendo tremendo ruido con su claxon. Ese ruido ya es intermitente. Ese ruido estruendoso hace daño a todas las personas en general. Si uno presenta una imagen de cómo funciona el oído interno veremos que son unas terminaciones nerviosas muy débiles. Seremos un país de sordos. Este libertinaje en la importación de claxon está abierto. Los que más se alteran son los niños con problemas de autismo. Este es un país considerado por los demás países del mundo como uno de los más retrasados no, sino atrasados porque el sistema de semaforización es obsoleto. Acá seguimos con semaforización que pertenece al siglo pasado. | NO | NO | NO | SI | No se acoge | El presente proyecto normativo tiene por objeto regular los lineamientos que coadyuven a mejorar la calidad del servicio, la consulta está orientada corregir e implementar infraestructura accesible, razón por la cual no se acoge el comentario; sin embargo, se traslada la situación descrita a la unidad orgánica de la ATU, respecto a la recomendación sobre el uso del claxon, es importante señalar que esa limitación corresponde realizarla al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, razón por la cual se remitirá el comentario al citado sector. |
| Disposiciones Complementarias Finales | Buenas tardes con todos les habla Renzo Cárdenas de la región de Ica. En todos los servicios a nivel nacional hay que tener en cuenta que hay que hacer una sensibilización simultanea para las personas con discapacidad, la normativa vigente con el CONADIS a través del Ministerio de Transportes, se debe tener en cuenta que si no se cumple con la norma hay una infracción. Todos los diferentes tipos de carnés deben ser considerados. De acuerdo a la Ley 29973, Ley General de las personas con discapacidad, se debe tener en cuenta la accesibilidad. Para culminar, debemos ver de acuerdo a la norma específica, hay varias entidades que les compete el tema de acoger a las personas con discapacidad | SI | SI | NO | SI | Se acoge parcialmente | Respecto a la capacitación al personal, operadores y conductores se acoge la recomendación; no obstante, respecto al uso del carnet y el pase libre dicha regulación se encuentre de normas con rango ley, razón por la cual no puede ser incorporada en un instrumento normativo de cumplimiento interno. |
| Disposiciones Especificas | En principio saludar la iniciativa, una de las preocupaciones iniciales es que no vemos a los colectivos con discapacidad intelectual en esta Directiva. Habría que pensar en todas las necesidades de acceso universal y luego ya en la orientación. La orientación entiendo es solo una orientación de orientación física, no veo la orientación en las máquinas expendedoras, este podría ser un espacio donde necesiten esta orientación. También me preocupa el alto flujo de usuarios que hay. Me preocupa el tema del ingreso preferencial para algunas personas que pueden tener mayores necesidades de apoyo. Quisiera comentar sobre este último punto de las personas con discapacidad mental o psicosocial. No veo a las personas con espectro autista consideradas aquí. En el caso de las personas con discapacidad psicosocial, me preocupa el manejo que se quiere dar, llamar a la policía en caso la persona no responda como se espera y cuál es el manejo que se espera que tenga la Policía en estos casos. Hay un trato diferenciado con respecto a otras personas que pudieran encontrarse desorientadas para tomar el transporte. Pareciera que hay una cierta estigmatización respecto a las personas con discapacidad psicosocial. Creo que habría que tener algún tipo de cuidado en el fraseo de esta Directiva que es con la cual se va a capacitar a los orientadores | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Respecto a la recomendación sobre mejorar la formula normativa para personas con discapacidad intelectual, señalamos que la misma ha sido precisada en el sub numeral 8.5 del numeral 8. Respecto a la recomendación de capacitación consideramos que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Disposiciones Específicas | Siempre viajo en el tren metropolitano. ¿Qué tipo de apoyo se brinda a las personas con síndrome de Down? | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Los lineamientos establecidos para personas con discapacidad psicosocial o intelectual se encuentran recogidos en el subnumeral 8.5 del numeral 8 |
| Disposiciones Complementarias Finales | Es necesario incluir dentro de las definiciones que es accesibilidad, accesibilidad universal e inclusión. Se deben hacer campañas de sensibilización. | SI | SI | NO | SI | Se acoge parcialmente | Respecto al comentario de incorporación de definiciones se ha considerado en el numeral 6.1 del numeral 6 que para el proyecto normativo se consideren las definiciones del Plan Nacional de Accesibilidad y la Política Nacional en Discapacidad para el Desarrollo. Por otra parte, consideramos que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos. |
| Disposiciones Complementarias Finales | Que el trato para una persona con movilidad reducida sea con mucho cuidado, por ello la capacitación es necesaria porque al ingresar al metropolitano hay un espacio entre las puertas de ingreso y la puerta de acceso al bus, en donde ya ha habido accidentes | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Disposiciones Complementarias Finales | Hablar con los chóferes para que permitan una espera prudente y así la persona con movilidad reducida baje con tranquilidad, sin apuros y altercados | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que el comentario propuesto respecto a la concientización por parte de los operadores y conductores concuerda con los alcances de la directiva y sus objetivos |
| Objeto y alcance | Respecto a los obstáculos y problemas que se dan en los alimentadores, ya q la falta de orientadores dificultan, por ejemplo, paradero La Valle no se puede llegar en silla de ruedas ya q existe un paradero de fierro a ambos lados q lo ha colocado la Municipalidad de Chorrillos | NO | NO | NO | SI | No se acoge | El presente proyecto normativo tiene por objeto regular los lineamientos que coadyuven a mejorar la calidad del servicio, la consulta está orientada corregir e implementar infraestructura accesible, razón por la cual no se acoge el comentario; sin embargo, se traslada la situación descrita a la unidad orgánica de la ATU |
| Disposiciones Específicas | En los alimentadores los choferes deberían saber en qué lugar las personas con discapacidad van a bajar, así podría darle un tiempo prudencial de ayuda para que el usuario descienda del bus y darle la ayuda. |  |  |  |  |  | En el proyecto normativo se ha considerado que en todos los casos en los que un usuario o usaría de con discapacidad solicite algún tipo de apoyo el personal comunicará el punto de desembarque para que un personal, en caso se solicite pueda proceder a acompañar al usuario o usuaria. |
| Disposiciones Complementarias Finales | Sería conveniente implementen buzones de sugerencia ubicados en cada estación o buses para recoger las vivencias de las personas con discapacidad. | SI | SI | NO | SI | Se acoge | Se considera que la recomendación va alineada con los objetivos del proyecto normativo el cual busca mejorar la calidad del servicio razón por la cual se ha considerado incorporarlo dentro del plan de capacitación |
| Disposiciones Específicas | Se requiere tomar más en cuenta a las personas con discapacidad auditiva, ya que no todos saben lengua de señas | SI | SI | NO | SI | Se acoge | En el proyecto normativo se recoge las acciones que debe realizar el personal responsable en situaciones en la que personas con discapacidad auditiva solicite apoyo. |
| Disposiciones Complementarias Finales | Tener una data incluyendo a los acompañantes y/o asistentes personales de las personas con discapacidad | SI | SI | NO | SI | Se acoge | La recomendación se encuentra alineada con los objetivos y finalidad del proyecto normativo |

1. Conclusiones
2. Se realizo el proceso de consulta de la Directiva que regula la atención de personas con discapacidad conforme lo establecido en la Resolución de Presidencia N° 00040-2021-CONADIS-PRE. Para lo cual se realizaron las sesiones informativas, consultivas y de comunicación de resultados.
3. El proceso de consulta contó con una participación de entidades públicas, sociedad civil y la academia, las cuales pudieron mejorar el proyecto en las sesiones informativa, consultiva y de comunicación de resultados.
4. En virtud a los aportes realizados, se permitió mejora el proyecto de directiva.
5. Recomendaciones
6. Mantener la comunicación con las organizaciones que participaron de la consulta, con la finalidad de comunicar la implementación de lo dispuesto en la directiva.
7. Se recomienda compartir el documento con el CONADIS para recibir aportes respecto al proceso de consulta, puesto que el proceso de consulta pública de la directiva se desarrolló siguiendo la Resolución de Presidencial Nº D000040-2021-CONADIS-PRE, “Directiva que establece las pautas para el desarrollo de procesos de consulta a las personas con discapacidad”.

# ANEXO 1

* + - 1. Sesión Informativa
* [Facebook](https://www.facebook.com/ATU.GobPeru/posts/263124772661142)
* [Twitter](https://twitter.com/ATU_GobPeru/status/1496177236931657731)
* [Instagram](https://www.instagram.com/p/CaScUC6MHF7/):



* + - 1. Sesión Consultiva
* [Facebook](https://facebook.com/100068908642181/posts/300503082256644/)
* [Twitter](https://twitter.com/ATU_GobPeru/status/1516886320097992704?t=RdwNa74Gh_aOmLXGZk_s2A&s=19)



* + - 1. Sesión de Comunicación de Resultados
* [Facebook](https://www.facebook.com/ATU.GobPeru/posts/pfbid026vtGFy3tYmrRdvQjGfDu2MPE7F9HzdHQ72WwXdoBKAmBgrMvhd16Nb8FfGDA7Vc5l)
* [Twiter](https://twitter.com/ATU_GobPeru/status/1549516142032703489)

