

SESIONES ORDINARIAS
2016
ORDEN DEL DÍA N° 1009

Impreso el día 30 de noviembre de 2016
Término del artículo 113: 13 de diciembre de 2016

COMISIÓN DE DISCAPACIDAD

SUMARIO: **Línea** gratuita a fin de auxiliar a personas con discapacidad que tengan algún impedimento al utilizar el transporte colectivo de media y larga distancia. Creación. **Troiano** y **Riccardo**. (6.166-D.-2016.)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Discapacidad ha considerado el proyecto de declaración de la señora diputada Troiano y del señor diputado Riccardo; por el que se solicita al Poder Ejecutivo se instrumenten las medidas necesarias para el funcionamiento de una línea gratuita a fin de auxiliar a personas con discapacidad que encuentren algún impedimento al utilizar el transporte colectivo de media y larga distancia; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, 16 de noviembre de 2016.

José A. Ciampini. – Héctor A. Roquel. – Ana I. Copes. – Gabriela R. Albornoz. – Sandra D. Castro. – Josefina V. González. – María I. Guerin. – Evita N. Isa. – Ana M. Llanos Massa. – María L. Masín. – Miguel Nanni. – Juan M. Pedrini. – Mirta Tundis. – María I. Villar Molina. – Sergio R. Ziliotto.

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través del organismo que corresponda, instrumente

las medidas necesarias para el funcionamiento de una línea gratuita –0800 o con asterisco–, dentro del ámbito que considere apropiado, a fin de auxiliar en forma inmediata a aquellas personas con discapacidad que encuentren algún impedimento al momento de ejercer sus derechos a la utilización del transporte colectivo de media y larga distancia de acuerdo a lo establecido en las normas que regulan la materia. La finalidad de la línea gratuita es que dichas personas puedan recibir el asesoramiento preciso y oportuno en el momento en que se presente el problema, sin perjuicio del reclamo que realicen en la CNRT.

Asimismo esta Cámara vería con agrado que la persona que atienda cada caso se identifique y otorgue al requirente un número de gestión, ingresando la consulta en una base de datos o registro de gestión, que sería de gran utilidad estadística para la Secretaría de Transporte y el órgano de control: la CNRT.

Gabriela A. Troiano. – José L. Riccardo.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Discapacidad ha considerado el proyecto de declaración de la señora diputada Troiano y del señor diputado Riccardo; por el que se solicita al Poder Ejecutivo se instrumenten las medidas necesarias para el funcionamiento de una línea gratuita a fin de auxiliar a personas con discapacidad que encuentren algún impedimento al utilizar el transporte colectivo de media y larga distancia; ha aceptado que los fundamentos que lo sustentan expresan el motivo del mismo y acuerda que resulta innecesario agregar otros conceptos a los expuestos en ellos.

José A. Ciampini.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Uno de los más graves problemas que debe enfrentar una persona con discapacidad en la República Argentina es el acceso al transporte. Con respecto al transporte terrestre colectivo la ley 22.431 que creó el Sistema de Protección Integral de las Personas con Discapacidad constituyendo para la época de su sanción un avance legislativo importantísimo, establece los derechos y obligaciones de los sujetos involucrados en el transporte terrestre y la discapacidad.

La ley fue sancionada en 1981, de modo que ya hace más de 30 años de su entrada en vigencia, sin embargo muchas de sus disposiciones no se cumplen, y el acceso al transporte terrestre colectivo para una persona con discapacidad sigue siendo tortuoso y denigrante.

En materia legislativa se ha seguido avanzando, así con la sanción de la ley 25.635 quedó establecida la gratuidad del transporte para personas con discapacidad, y luego el decreto 38/2004 ha reglamentado algunos aspectos relativos a la cuestión.

Sin embargo la realidad presenta un panorama muy distinto, especialmente en lo referente al transporte colectivo de media y larga distancia. No se ha logrado que las compañías cumplan con la ley y el decreto reglamentario, obligando a las personas con discapacidad, —en los casos en que cuenten con recursos a pagar los pasajes que deberían ser gratuitos—, relegando por su parte a quienes no cuentan con recursos para ello, y que deben enfrentarse a tantos obstáculos para conseguir sus pasajes gratuitos que terminan desistiendo del viaje.

También es importante considerar la situación de quienes quedan varados en determinados lugares porque la empresa de transporte no cumple el requisito de vender pasajes de ida y vuelta.

No se trata, huelga decirlo, de que las empresas de transporte se hagan cargo de la gratuidad, lo cual es un error de concepto en el que incurren hasta los propios interesados dado que en muchos casos desconocen en gran medida sus derechos. El Estado nacional y las provincias, de acuerdo a las jurisdicciones, compensan el valor del pasaje de la persona con discapacidad y su acompañante.

La falta de unidades accesibles es uno de los temas en los que se evidencia la fuerza del sector que conforman estas empresas, dado que el Estado nacional, a través del Poder Ejecutivo, a pesar de que la ley ya lleva más de tres décadas de vigencia, no ha podido vencer la resistencia al cumplimiento de las leyes, decretos y resoluciones en materia de adaptabilidad de los colectivos a personas con movilidad reducida y compra de unidades adaptadas. A pesar de las sucesivas prórrogas que se han otorgado, el incumplimiento permanece.

Como lo hemos mencionado en otros proyectos referidos al transporte y la discapacidad, en el año 2008 la Cámara en lo Contencioso Administrativo Federal confirmó una sentencia a partir de la cual la Secretaría

de Transporte debía exigirles a las empresas de colectivos la incorporación de unidades adaptadas a personas con movilidad reducida dispuesta en la ley 22.431 cuyo cumplimiento parece eternamente demorado. La demanda fue presentada en el año 2003 siendo entonces defensor del Pueblo Eduardo Mondino y el fallo de la Cámara llegó después de cinco años de litigio.

La sentencia dispuso que la ley vigente “ampara el derecho de los discapacitados a una equiparación real de oportunidades y trato, permitiendo su plena participación en la sociedad e integración a la comunidad”. Mientras que agregó que “el derecho a la salud no puede ser limitado a la ausencia de enfermedad. Por el contrario, tal como lo ha definido la Organización Mundial de la Salud, debe abarcar un estado completo de bienestar físico, mental y social”.

La demanda se entabló contra el Estado nacional, por ser quien debe garantizar el cumplimiento de las leyes, exigiendo el inmediato y efectivo cumplimiento de, en este caso, el artículo 22 de la ley 22.431 que obliga a las empresas de pasajeros “a la incorporación de unidades con adaptaciones para el ingreso y egreso en forma autónoma y segura y con espacio suficiente que permita la ubicación en su interior de personas discapacitadas, hasta llegar a la renovación total de la flota”.

No es la falta de unidades adaptadas o accesibles el único obstáculo al que se deben enfrentar las personas con discapacidad: imaginemos una persona ciega o de baja visión intentando subir a un colectivo de media o larga distancia en cualquier parada de cualquier punto del territorio nacional. Depende en primer término del chofer que desde un principio le indica que los dos asientos designados por ley para personas con discapacidad ya se encuentran ocupados, o que están reservados para pasajeros que subirán más adelante, esto ocurre aunque el colectivo se encuentre semivacío. También sucede que el chofer requiere un pase de determinadas características a la persona con discapacidad que pretende abordar el micro en una parada intermedia, a pesar de exhibir el correspondiente certificado de discapacidad.

En las boleterías de las terminales de ómnibus ocurren otros tantos abusos: los empleados exigen a las personas con discapacidad todo tipo de documentación no prevista en la reglamentación, a veces por desconocimiento del personal, pero en la mayoría de los casos por una política silenciosa de la empresa, que frente a la necesidad de viajar de una persona con discapacidad, establece exigencias extras que no están dispuestas por las normas aplicables, buscando de este modo desalentar al interesado o que pague el viaje.

Es importante citar aquí también el informe efectuado por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires que se encuentra ampliamente difundido en la red, basado en un relevamiento que efectuara dicho organismo sobre el cumplimiento del decreto 38/2004 que reglamenta algunos aspectos regulados por la ley 22.431 en materia de transporte y personas con discapacidad.

No es sobreabundante transcribir algunos de los reclamos más frecuentes detectados en el relevamiento, para poder afirmar que, si bien una línea gratuita de resolución eficaz y oportuna del problema no es la solución final a esta problemática es una medida que va a contribuir a facilitar el acceso de las personas con discapacidad al transporte y al mismo tiempo servirá para difundir sus derechos:

Reza el informe de la mencionada Defensoría:

Problemática detectada

Empresas:

- 1) Horarios de atención restringidos para discapacitados.
- 2) Cobro del seguro para personas con discapacidad.
- 3) Cupo de 2 lugares como máximo por unidad.
- 4) Trámites inexistentes como condición para la gratuidad del viaje.
- 5) No extensión del comprobante del trámite de pedido de pasajes 48 horas antes.
- 6) Entrega de un “papel” fotocopiado en lugar del pasaje.
- 7) No se tiene derecho a los servicios de refrigerio o comida durante el viaje.
- 8) Las empresas no garantizan la gratuidad del pasaje de regreso.
- 9) El trámite de 48 horas. Se toma como una “reserva del pasaje”.
- 10) Las empresas adoptan una actitud de “evaluación” para otorgar el pasaje gratuito cuando se solicita con el tiempo mínimo que describe la ley de 48 horas.
- 11) En muchos casos la persona discapacitada debe pasar a retirar los pasajes por otro lugar que no es la boletería de expendio normal, sino que en esos casos se los envía a las administraciones de dichas empresas que en general se encuentran en las afueras de la ciudad.
- 12) Ninguna empresa cuenta con unidades adaptadas para el acceso de personas con necesidades especiales.

Organismo de Contralor (CNRT):

- 1) Gran retardo en la respuesta de las quejas realizadas.
- 2) Proceso burocrático interno excesivo, el cual impide la resolución inmediata del problema.
- 3) Trabajo que no se coordina entre la sección de “atención de reclamos” y la sección de “inspección” donde en general no se logra labrar ningún acta a las empresas, las mismas se deben realizar después de que la persona denunciante acude a la sección de reclamos, pero cuando las actas deben realizarse, por parte de los inspectores, éstas no se realizan.
- 4) Sanciones insuficientes y a destiempo, por lo cual gran parte de las empresas siguen prefiriendo “incumplir la ley” ya que esto no les representa ningún perjuicio económico.

Este relevamiento contiene un informe detallado de las infracciones y de las empresas denunciadas, llegando a informarse de casos en que no reparten a las

personas con discapacidad los refrigerios previstos para el resto de los pasajeros, o que los dejan para lo último.

El informe del cual hemos transcripto una parte, no es el único relevamiento de las constantes infracciones y obstáculos que deben enfrentar las personas con discapacidad a la hora de viajar en micros de media y larga distancia. Son múltiples los artículos de interés de publicaciones especializadas y de las propias organizaciones para personas con discapacidad que reflejan la crisis del transporte de media y larga distancia en relación a la discapacidad.

Otro de los temas que es objeto de numerosos reclamos es la falta de dispositivos de elevación de las sillas de ruedas para que queden al mismo nivel de la puerta de la unidad. Es evidente que no sirve tener micros adaptados sin que las terminales cuenten con estos dispositivos, siendo que la falta de los mismos hace necesaria la colaboración de terceros para que la persona en silla de ruedas ingrese a la unidad, dado que el acompañante solo no puede realizar semejante esfuerzo.

Esto es relevante desde el punto de vista de la seguridad y también desde la autonomía que debe garantizarse a la persona con discapacidad, en consonancia con lo dispuesto en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad que en el artículo 9° establece: “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.

En definitiva, la legislación, como en la mayoría de los aspectos de la discapacidad, es avanzada y si bien perfectible contempla los derechos reconocidos a las personas con discapacidad en la convención ya citada. El tema pendiente es que la legislación se lleve a la práctica y es por eso que hemos profundizado en los casos cotidianos que afectan al común denominador de las personas con discapacidad.

La medida que veríamos con agrado fuera receptada por el Poder Ejecutivo nacional puede ser una herramienta de valiosa utilidad para contribuir a generar los cambios que faltan. Al mismo tiempo que se auxilia a la persona que llama por un problema de transporte, se controla el sistema siendo obligatoria la identificación de quien atiende la llamada y otorgando a la consulta un número de gestión, pudiendo solicitar los datos que la autoridad de aplicación considere pertinentes para uso estadístico y de control cruzado de datos con la CNRT.

Por lo expuesto solicito a mis pares me acompañen en el presente proyecto.

Gabriela A. Troiano. – José L. Riccardo.