

PROYECTO DE LEY

**EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA NACIÓN ARGENTINA, REUNIDOS EN CONGRESO...**

SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY:

PROTECCION INTEGRAL DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS - LEY 22431 - . MODIFICACION DEL ARTICULO 22, SOBRE ACCESO GRATUITO A CUALQUIER SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO, INCLUIDO EL FLUVIAL Y AEREO DE CABOTAJE.

Artículo 1°.- Modifíquese el artículo 22, inciso a), segundo párrafo de la ley 22.431 que quedará redactado de la siguiente manera:

Las empresas de transporte colectivo terrestre, fluvial y aéreo de cabotaje, sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y cualquier destino al que deban concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier otra índole que tiendan a favorecer su plena integración social. La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada. El resto del inciso a) de la mencionada norma mantiene su actual redacción.

Artículo 2°- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Firmante: Gabriela BESANA

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene como objeto reforzar y ajustar adecuadamente a la realidad social, el derecho a la gratuidad del transporte de pasajeros de personas con discapacidad, consagrado en la Ley 22.431 Sistema de Protección Integral de Personas con Discapacidad, incluyendo no sólo el transporte terrestre sino también el transporte fluvial y aéreo de cabotaje.

Con estas medidas se busca garantizar a las personas en situación de discapacidad un traslado ágil y rápido, a lo largo y a lo ancho de nuestro país, para dar respuestas a sus necesidades, facilitando así su plena integración en la vida en sociedad y garantizándoles el pleno disfrute de los derechos humanos y el goce de la plena igualdad ante la ley, consagrados en nuestra legislación.

Cabe recordar que a lo largo de la historia de la humanidad, las personas con discapacidad han sido muchas veces estigmatizadas y excluidas.

El significado de la discapacidad fue cambiando a través de la historia. En una primera etapa se lo asoció la discapacidad a un castigo divino, luego se pasó a un modelo rehabilitador que consideraba a las personas con discapacidad como objeto de tutela y por tanto sin capacidad para tomar decisiones que le competen y a quienes había que rehabilitar, surgiendo la institucionalización y excesiva medicalización.

En la década de 1970 ya comienzan a surgir movilizaciones de personas con discapacidad que reclaman autonomía para definir qué tipo de tratamiento quieren realizar y se va instalando lo que se denomina el modelo social. A diferencia del modelo rehabilitador centrado en los esfuerzos individuales y médicos, este modelo social sostiene que la discapacidad es una construcción social y es la sociedad la responsable de que no se pueda dar respuesta a las necesidades que tienen esas personas. Es la sociedad la que tiene que ser rehabilitada para poder acoger a todos.

Este modelo social contribuye al paradigma del reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, considerando el respeto de sus derechos, la inclusión y la reducción de su vulnerabilidad social. Las políticas son para todos, todas las personas son sujetos de derecho, por lo que este enfoque se basa en los principios de solidaridad, participación, igualdad y autodeterminación.

En el año 2006 Naciones Unidas aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) y su Protocolo facultativo, receptando el modelo social y reconociendo la discapacidad como un asunto de derechos humanos y el deber de ser incorporado como política pública como responsabilidad del Estado.

Nuestro país adhirió a la Convención mediante la sanción de la ley 26.378 en septiembre de 2008, siendo uno de los primeros países en hacerlo. Además, en el año 2014 por ley del Congreso Nacional (Ley 27044), la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad tiene jerarquía constitucional en los términos del artículo 75, inciso 22 de la Constitución Nacional.

En el espíritu de la Convención subyace la obligación de promover, proteger y garantizar a las personas con discapacidad el pleno disfrute de los derechos humanos y el goce de la plena igualdad ante la ley.

Con la aprobación de esta Convención se deja en claro que las personas con discapacidad son sujetos de derecho y por lo tanto las desventajas sociales que sufren son violatorias del goce y el ejercicio de sus derechos humanos.

El artículo 4° de la referida Convención compromete a los Estados Partes a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención; y a tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad.

En este marco, en el año 2017 se creó el "PLAN NACIONAL DE DISCAPACIDAD" – Programa creado mediante decreto 868/17 en el ámbito de la Agencia Nacional de Discapacidad (ANDIS)- que tiene por objetivo la construcción y propuesta, de políticas públicas tendientes a la plena inclusión social de las personas con discapacidad, contemplando los principios y obligaciones comprometidos por medio de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por la Ley N° 26.378. Todo ello con el objetivo de garantizar mejores condiciones para la autonomía personal, la participación e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad.

Según resultados del Estudio Nacional sobre el Perfil de las Personas con Discapacidad, realizado por Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) - a partir del convenio con la Agencia Nacional de Discapacidad (ANDIS) en el marco del Plan Nacional de Discapacidad decreto n° 868/2017- se pudo saber que en 2018 el 10,2% de la población de la Argentina de 6 años o más, esto es más de 4 millones de personas tenían algún tipo de discapacidad (https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/estudio_discapacidad_12_18.pdf)

La discapacidad atraviesa todas las edades y las áreas del desarrollo humano: salud, educación, trabajo, recreación, etc, como lo reconoce la propia CDPC por lo que para hacer una sociedad accesible hay que abordar otro tipo de medidas y diseñar otro tipo de políticas, no solamente las que tengan que ver específicamente con la salud.

En la primigenia redacción del Capítulo IV de la ley 22.431 -Régimen de Protección Integral para Personas Discapacitadas- sancionada en 1981, a fin de eliminar las barreras en los transportes, se estableció que las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional debían transportar gratuitamente a las personas discapacitadas en el trayecto que mediare entre el domicilio del discapacitado y el establecimiento educacional y/o de rehabilitación al que debían concurrir.

Por su parte el artículo 1 de la ley 25.635 al modificar el segundo párrafo del inciso a) del artículo 22 de la Ley N° 22.431, conforme la redacción dispuesta por la Ley N° 24.314, incorporó otras causales para obligar al transporte gratuito de las personas con discapacidad, eliminando las limitaciones contenidas en cuanto al destino al que pueden concurrir, comprendiendo así necesidades familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier índole que permitan su plena integración social". Y entendiendo las causas de "plena integración social" como aquellas que "permitan a la persona con discapacidad compartir

situaciones familiares o comunitarias en un lugar distinto al de su domicilio" (art. 1 del Decreto 38/04) y estableciendo que "la causa del viaje... no constituye limitante alguna al beneficio de gratuidad establecido en la ley" (art. 3 de la Resolución 31/04).

Ahora bien, actualmente el primer párrafo del art. 22 de la ley 22.431 establece: *Entiéndase por barreras en los transportes aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres, aéreos y acuáticos de corta, media y larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida ...*

Sin embargo, en el inciso a) segundo párrafo del referido art. 22 de la ley 22.431 y sus modificaciones por ley 24.314 y 25.635 al establecer la obligación de transportar gratuitamente a las personas con discapacidad se refiere sólo a las empresas de transporte de colectivo terrestre.

Argentina es un país con un territorio muy extenso y no existe ninguna justificación para limitar esta gratuidad sólo al transporte de colectivo terrestre y excluir al transporte fluvial y al aéreo de cabotaje, por lo que se propone incluirlos en la norma. Máxime cuando el transporte fluvial y aéreo resultan más cortos, ágiles y rápidos, facilitando así el desplazamiento de las personas con discapacidad de manera adecuada para su plena inclusión. Al igual que lo previsto en el transporte terrestre se propone que la franquicia sea extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada.

Como antecedentes cabe destacar algunos proyectos presentados en esta Cámara que recogen ideas similares al presente como los Exptes. 3419-D-19, 5114-D-2019, 6022-D-2020 y 1258-D-2021.

Ahora bien, el gasto presupuestario destinado a personas con discapacidad en 2021 ascendió a \$353.365,64 millones representando el 3,3% del gasto de la Administración Pública Nacional (APN) y el 0,8% del Producto Bruto Interno, según informa la Oficina de Presupuesto del Congreso. El 84,3% de los recursos fueron concentrados por la Agencia Nacional de Discapacidad (ANDIS), seguido por la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) con el 13,1%. Las pensiones no contributivas por invalidez laboral concentraron el mayor presupuesto (81% del presupuesto total de la ANDIS y 68,7% del gasto total etiquetado). La inversión estatal está centralizada y tiene un perfil asistencialista, lo que no se ajusta estrictamente a los postulados de acuerdos internacionales antes mencionados. Esta situación se consolida con las políticas de ANSES y Desarrollo Social mediante el otorgamiento de asignaciones familiares y universales por hijo con discapacidad y la provisión de tarjetas alimentarias.

Conforme las normas internacionales y nacionales antes referidas el objetivo de las políticas del Estado debe centrarse principalmente en garantizar a las personas en situación de discapacidad su autonomía personal, la participación e igualdad de oportunidad para la plena integración social.

Convencida que la gratuidad en todo tipo el transporte tanto terrestre como el fluvial como aéreo de cabotaje otorgará a las personas con discapacidad la posibilidad de trasladarse en forma ágil y rápida dentro de nuestro país coadyuvando a una verdadera integración social, es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

GABRIELA BESANA
Diputada Nacional