
SESIONES ORDINARIAS
2003
ORDEN DEL DIA N° 2755

**COMISIONES DE DISCAPACIDAD
Y DE TRANSPORTES**

Impreso el día 9 de octubre de 2003

Término del artículo 113: 21 de octubre de 2003

SUMARIO: Ley 24.314. Adopción de medidas para dar cumplimiento en sus artículos 20 y ss. y decretos complementarios y pedido de informes sobre diversas cuestiones relacionadas con el acceso de personas discapacitadas a subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. **Fernández Valoni** y **Baltuzzi**. (2.692-D.-2003.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Discapacidad y de Transportes han considerado el proyecto de resolución de los señores diputados Fernández Valoni y Baltuzzi por el que se solicita al Poder Ejecutivo que disponga las medidas conducentes para el cumplimiento de los artículos 20 y ss. de la ley 24.314 y decretos complementarios e informe sobre diversas cuestiones relacionadas con el acceso de personas discapacitadas a subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las dará el miembro informante, aconsejan su aprobación.

Sala de las comisiones, 2 de octubre de 2003.

Teresa H. Ferrari de Grand. – Zulema B. Daher. – María E. Herzovich. – Alejandro M. Nieva. – Irma A. Foresi. – Nora A. Chiacchio. – Fabián De Nuccio. – Marcela A. Bianchi Silvestre. – Miguel R. D. Mukdise. – Elda S. Agüero. – Martha C. Alarcia. – Roque T. Alvarez. – Sergio A. Basteiro. – Marcela A. Bordenave. – Mauricio Bossa. – Dante O. Canevarolo. – Ismael

R. Cortinas. – Alberto A. Coto. – Dante Elizondo. – Oscar F. González. – María A. González. – Gustavo Gutiérrez. – María T. Lernoud. – Miguel A. Mastrogiácomo. – Julio C. Moisés. – María L. Osorio. – Marta Palou. – Blanca A. Saade. – Luis A. Sebriano. – Raúl J. Solmoirago. – Hugo D. Toledo.

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo a los efectos de solicitarle que arbitre e instrumente las medidas y acciones necesarias, con la finalidad de que se dé estricto y efectivo cumplimiento a lo establecido en la ley 24.314, y a los contenidos de los artículos 20, 21 y 22, reglamentados respectivamente por el decreto 914/97, modificado por el decreto 467/98; y que, a través de la Secretaría de Transporte de la Nación, de la Comisión Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas y del Comité de Aseoramiento y Contralor y demás organismos que crea competente, informe a esta Honorable Cámara respecto de las siguientes cuestiones:

1. ¿Si la Empresa Metrovías S.A., ha realizado las obras correspondientes en la red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para facilitar al acceso y el libre desplazamiento de aquellas personas con capacidad reducida, a los efectos de dar cumplimiento a lo normado en ley 24.314 y a lo que estipulan, según lo que se establece en el decreto 914/97, modificado por el decreto 467/98, y los

artículos 20, 21 y 22 de la ley mencionada anteriormente?

2. En el caso de resultar afirmativo lo requerido en el punto anterior, detalle lo siguiente:

2.1. Las obras realizadas, hasta la fecha, por Metrovías S.A en la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

2.2. En el caso de resultar negativa la respuesta al interrogante planteado en el punto 1, puntualice:

2.3. Cuáles han sido los motivos concretos por los cuales Metrovías S.A., no ha llevado a cabo las obras tendientes a facilitar el acceso y el libre desplazamiento de aquellas personas con capacidades reducidas, en las estaciones y trenes del transporte subterráneo.

2.4. Si en caso de verificarse el incumplimiento, por parte de la empresa mencionada en el punto anterior, del artículo 22 de la ley 24.314, el Comité de Asesoramiento y Controlador ha formalizado y elevado la denuncia pertinente al presidente de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas, según se establece el artículo 5°, inciso b) del decreto 914/97.

3. Si en función de lo resuelto en artículo 1° de la resolución 6/2003 de la Secretaría de Transporte de la Nación, el Poder Ejecutivo nacional, la Secretaría de Transporte de la Nación, juntamente con la Asociación Argentina del Transporte Automotor, la Cámara de Empresarios de Transporte Automotor de Personas (CETAP) y la Cámara de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (CTPBA), han acordado un nuevo cronograma de conformidad a lo estipulado en el anexo 1 del decreto 914/97, modificado por su análogo 467/98, en su artículo 22, que prevé la incorporación progresiva de unidades al parque automotor público para las personas con movilidad y comunicación reducidas.

José L. Fernández Valoni. – Angel E. Baltuzzi.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Discapacidad y de Transportes en la consideración del proyecto de resolución de los señores diputados Fernández Valoni y Baltuzzi, por el que se solicita al Poder Ejecutivo que disponga las medidas conducentes para el cumplimiento de los artículos 20 y ss. de la ley 24.314 y decretos complementarios e informe sobre diversas cuestiones relacionadas con el acceso de personas discapacitadas a subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, han aceptado que los fundamentos que lo sustentan expresan el motivo del mismo y acuerdan que resulta innecesario agregar otros conceptos a los expuestos en ellos.

Teresa H. Ferrari de Grand.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La honda preocupación y la sensibilidad que despierta, en el conjunto de la sociedad, la actual y delicada problemática de aquellas personas con movilidad y comunicación reducidas nos obliga como dignos representantes del pueblo argentino, aunar nuestros esfuerzos, más allá de cualquier pertenencia o identidad partidaria, en pos de brindar o contribuir al hallazgo de una efectiva y definitiva respuesta a esta delicada situación.

En este sentido, y a los efectos de dar una sólida respuesta a esta problemática, se sancionó la ley 22.431, modificada mediante la ley 24.314, que instituyó el Sistema de Protección Integral de las Personas Discapacitadas. Al mismo tiempo, los artículos 20, 21 y 22 del capítulo IV denominado: Accesibilidad al Medio Físico, de la ley mencionada anteriormente, establece como prioridad la supresión de las barreras físicas en los ámbitos urbanos arquitectónicos y de transporte de pasajeros.

Claramente esta norma define, en su artículo 20, párrafo segundo, a la accesibilidad como “La posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte...”. Por otra parte, en el artículo 22 de la misma, se desarrolla el concepto de barreras en el transporte, definiéndolas como “aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres, aéreos y acuáticos de corta, media o larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida”; mientras que en el párrafo tercero de este mismo artículo, queda establecida la obligación, y el deber para las empresas de transporte, de “incorporar gradualmente en los plazos y proporciones que establezca la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida”.

Con la finalidad de cumplimentar y complementar lo normado es que se promulga el decreto 914 del 11 de septiembre de 1997 y el decreto 467 del 29 de abril de 1998, los cuales reglamentan los artículos 20, 21 y 22 de la ley 24.314.

En el primero de estos decretos se estableció, según lo estipulado en el artículo 22, además de la obligatoriedad, que deberían cumplir paulatinamente las empresas, de incorporar nuevas unidades de pasajeros –con las adaptaciones necesarias para el ingreso, permanencia y egreso de las personas con capacidades y movilidad reducida– al parque automotor. Esta obligación comenzaría a regir, según se desprende de este artículo, a partir de los seis meses de la entrada en vigor lo reglamentado por el decreto 914/97;

Esta misma norma fijaba un detallado cronograma tendiente a la progresiva renovación del parque automotor hasta llegar a la renovación total del parque de cada una de las líneas de transporte con unidades que posean las características mencionadas anteriormente. El cronograma establecía, según decreto 914/97, la incorporación de una (1) unidad de piso bajo para el año 1997, el veinte por ciento (20 %) para el año 1998, el cuarenta por ciento (40 %) para el año 1999, el sesenta por ciento (60 %) para el año 2000, el ochenta por ciento (80 %) para el 2001, y el cien por ciento (100 %) para el año 2002 en adelante.

Lamentablemente, la grave crisis económica, financiera y empresarial que viene atravesando en los últimos años nuestro país, trajo aparejada, entre otras consecuencias, la imposición de reiteradas prórrogas y aplazamientos de los plazos estipulados en el cronograma detallado en el párrafo anterior. Todos las causales que, oportunamente, motivaron la situación descripta anteriormente se encuentran detalladas en los considerandos del decreto 467/97, y en las resoluciones 426/98, 233/99, 3/2003 y 6/2003, de la Secretaría de Transporte de la Nación.

El artículo 1° de la resolución 6/2003 de la Secretaría de Transporte, publicada en el Boletín Oficial del 10/1/2003, se estableció la suspensión, a los fines de lo estipulado en el decreto 467/98, de la obligación, que rige para las empresas de transporte, de la incorporación progresiva de unidades de piso bajo por el plazo de ciento veinte (120) días contados a partir del día 31 de diciembre de 2002.

Debemos considerar que la suspensión a lo dispuesto por el decreto 467/98, establecida por la norma mencionada en este párrafo, habría expedido el pasado 30 de abril del 2003 produciendo, en caso de no haberse establecido un nuevo cronograma o, a falta de éste, la no incorporación de nuevas unidades al parque automotor por parte de las empresas de transporte, una clara violación a la norma vigente, existiendo la posibilidad de la suspensión del servicio, de conformidad a lo establecido en el artículo 2°, párrafo tercero, de la ley 24.314.

Por otra parte, cabe destacar que el incumplimiento de todas las normas, sean leyes o decretos reglamentarios o modificatorios, mencionadas a lo largo de esta fundamentación, se puede evidenciar claramente en el transporte subterráneo. En este mismo sentido, cabe que destaque que, según una nota publicada el 1° de junio de 2002, en la cual el vocal del directorio del Ente Unico Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires, informa que “la empresa Metrovías S.A. no ha cumplido hasta la fecha, con las obras pautadas en estaciones y trenes del transporte de subterráneos para facilitar el acceso a personas con discapacidad”, además de sostener que “a pesar de que el plazo legal venció en septiembre de 2002, hasta el momen-

to la adecuación del sistema para personas con capacidad reducida por parte de la empresa cesionaria de los subterráneos de Buenos Aires ha sido muy limitada”.

Esta afirmación puede deducirse de la atenta lectura de los contenidos del artículo 22, apartado B “transporte de subterráneos”, reglamentado por el decreto 914/97, el cual plantea que: “Las empresas responsables del transporte subterráneo de pasajeros deberán iniciar la adecuación de las estaciones, sus instalaciones y equipamientos existentes, según lo expresado en la presente reglamentación de los artículos 20 y 21, y del material móvil a partir de los seis meses de la entrada en vigencia de la presente reglamentación y deberán ser completados en un plazo no superior a tres años para que el servicio pueda ser utilizado por personas con movilidad y comunicación reducidas —especialmente para los usuarios de las sillas de ruedas—”.

La realidad nos demuestra, por sí misma, que la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, no cuenta actualmente con las condiciones arquitectónicas y operativas necesarias que permitan, a las personas discapacitadas, utilizar libremente dicho medio de transporte urbano.

Para reafirmar lo dicho, sólo hace falta que observemos el caso de las líneas A y C, las que además de carecer de los ascensores indispensables, que permiten el descenso de las personas con capacidades reducidas hacia las zonas de pago y andenes respectivos, tampoco cuentan con los baños y boleterías adaptadas a las necesidades de estas personas, y tampoco proveen el espacio físico necesario para las sillas de ruedas dentro de los trenes.

Debemos hacer hincapié en que el incumplimiento de la mencionada ley, por parte de esta empresa, afecta, según el INDEC, a casi el 27 % de la población del área metropolitana, que al poseer algún tipo de impedimento físico se ve imposibilitada, a raíz de la falta de adecuación de las estaciones a sus necesidades, de la utilización en forma óptima del sistema de transporte público. De este 27, el 7,76 % corresponde a personas con discapacidad permanente y un 19,3 % a aquellas con movilidad y/o comunicación reducida.

Si bien somos conscientes de la grave situación económica que atraviesa nuestra Nación, y que afecta al transporte de subterráneos y le impide, a las empresas de transporte, la incorporación de nuevas y más modernas unidades a su parque automotor; y de que, además, son las empresas encargadas de construir estos vehículos las que se han visto privadas del crédito necesario para llevar adelante la construcción de las mismas, también sabemos que son innegables los derechos y garantías que emanan de las leyes vigentes y de nuestra Constitución Nacional, en pos de garantizar la igualdad y la plena y definitiva integración a la sociedad de todas aquellas personas discapacitadas.

Señor presidente: miembros de esta Honorable Cámara, no podemos ni debemos hacer oídos sordos a los legítimos reclamos de aquellas personas que poseen una discapacidad total o parcial; tenemos para con ellos la obligación de articular, instrumentar o de contribuir con el gobierno nacio-

nal, para que se logre una rápida y efectiva solución a la grave problemática que padecen, diariamente, miles de ciudadanos en todo el país.

José L. Fernández Valoni. – Angel E. Baltuzzi.