

## Asociación Azul

1. **Presentación en Audiencia Pública.**
2. **Comentarios sobre el PLAN DE ACCESIBILIDAD LÍNEA 202**

### 1. **Presentación a la Audiencia Pública Sobre Transporte Accesible-** 17 de noviembre de 2022

**Elena Dal Bó**

Le pregunté a mi hijo Juan de 31 años que tenía que decir hoy. Me dijo: “no pude usar el colectivo para ir a la escuela, no pude usarlo para ir a la facultad, no pude usarlo para ir a un hospital. No pude usar nunca el medio de transporte que usa casi todo el resto de la gente.”

Es así, para los cerca de 4 millones de personas con discapacidad en Argentina, la falta de transporte accesible es la barrera que les impide estudiar, trabajar, y hasta tener asistencia médica. ¿Como hace esta gente entonces? Si puede, usa fondos propios para pagar un transporte caro o cuenta con un vehículo propio. Es decir que este incumplimiento, no solo impide el cumplimiento de otros derechos económicos sociales y culturales, sino que sume a la población con discapacidad y sus familias en una profunda situación de inequidad.

Ayer, como parte del relevamiento de la línea 202 que está haciendo el Ministerio de Transporte con el BID, Juan no pudo subir a ninguno de los 3 micros que pasaron a lo largo de 1 hora. 2 no tenían como subir, el tercero tenía rota la plataforma. Le pregunté ¿Que sentiste? “Una tremenda bronca y enojo. ¿Tiene sentido sentir incidiendo? Si ellos ya saben lo que hay que hacer.”

Saben lo que hay que hacer: desde el 86 se habla en la legislación provincial de transporte público para todas las personas con discapacidad, y en el 2001, a nivel provincial, se establecen por decreto las normas para los colectivos accesibles. Desde entonces ha habido leyes y programas nacionales ordenando la accesibilidad del transporte público como un requisito para el respeto a los derechos humanos, la Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad (CDPD) con su Art 9 Accesibilidad ordena la accesibilidad del transporte, el comentario general 2<sup>1</sup> explica y amplía el Art 9, el ODS 11 sobre ciudades y comunidades sostenibles, Meta 11.2 Indicador 11.2.1<sup>2</sup> expresan la necesidad de que la accesibilidad sea respetada como forma de lograr una sociedad justa. Son medidas que las empresas deben cumplir, y el Estado es quien debe garantizar ese cumplimiento.

Por todo esto decimos ahora que hay que parar de hablar e ir a la acción, no pasar a la acción rápida efectiva y concreta es una falta de respeto a estas personas y sus familias, y a la sociedad toda que se priva de sus aportes. No hacerlo encarece los gastos en ayuda a personas a las que se les está impidiendo su realización plena.

Seguir hablando en vez de hacer lo que hace más de 20 años se sabe que hay que hacer es una ofensa, una falta de respeto, un atentado a la integridad de las personas. Esperamos que este acto y el proceso en que está inserto tenga éxito en la imprescindible tarea de transformar palabras en hechos.

---

<sup>1</sup> Comentario General 2. Artículo 9. Comité sobre los Derechos de las Personas con discapacidad. Naciones Unidas.

<https://www.undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=CRPD%2FC%2FGC%2F2&Language=E&DeviceType=Desktop&LangRequested=False>

<sup>2</sup> Objetivos de Desarrollo Sostenible, Metas e Indicadores- Pagina 26.

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/objetivos\\_metas\\_e\\_indicadores\\_nacionales\\_alta\\_v6.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/objetivos_metas_e_indicadores_nacionales_alta_v6.pdf)

**2. Comentarios sobre el PLAN DE ACCESIBILIDAD LÍNEA 202**, presentado en relación a la Audiencia del 17 de noviembre de 2022.

En líneas generales, de acuerdo a las observaciones que se hacen aquí abajo para cada punto, no es posible tener en cuenta el cronograma que se plantea en el Plan propuesto. Será necesario programar otro cronograma luego de las consultas con las organizaciones de personas con discapacidad OPDs.

Por otro lado, creemos que es necesario que la participación se de siguiendo formas que garanticen la difusión y ofreciendo apoyos para la participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones. Sugerimos consultar el Comentario General 7 del Comité de la CDPD <sup>3</sup>

A continuación, figuran nuestros comentarios detrás de cada uno de los puntos:

**1. DETERMINACIÓN DEL ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN DE UNIDADES ACCESIBLES POR TRAYECTO Y FRECUENCIA.**

Es necesario saber si el número de unidades con piso bajo en buen estado de funcionamiento va a ofrecer una frecuencia que sea considerada razonable en acuerdos establecidos con las organizaciones de personas con discapacidad (OPDs). De no alcanzar esa frecuencia razonable, se incrementará el número de unidades accesibles en un periodo definido en el tiempo. Se renovará el compromiso de que toda unidad que se desheche será reemplazada por unidades de piso bajo

**4. FISCALIZACIÓN PROACTIVA y DINÁMICA DE CUMPLIMIENTO DEL ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN DE UNIDADES ACCESIBLES POR TRAYECTO Y FRECUENCIA.** La frecuencia, metodología y resultados de la fiscalización serán públicos, y se harán públicas también las penalidades impuestas por las faltas encontradas. Es decir que estos datos y todos los demás que se consideren necesarios se publicaran en los medios de comunicación masivos y en las páginas web oficiales en formatos accesibles.

**5. MONITOREO DE PARADAS.** Se necesita un plan de reestructuración y adecuación de paradas para hacerlas accesibles en el aspecto físico y de la comunicación e información. También se harán las obras necesarias para que la calle de acceso a la parada esté en buenas condiciones y no presente obstáculos al acercamiento de los micros a las mismas, mientras que las veredas que llevan a ellas sean accesibles para personas con distintas discapacidades.

**7. SEÑALIZACIÓN DE LAS UNIDADES DE LA LÍNEA 202 PARA LA ACCESIBILIDAD COGNITIVA.** Señalización para satisfacer todas las formas indispensables de accesibilidad, considerando la Comunicación como la define la CDPD<sup>4</sup> en su Artículo 2. Definiciones.

**8. ENCUESTA A CHOFERES SOBRE OBSTÁCULOS QUE SE PRESENTAN PARA UNA CONDUCCIÓN ADECUADA Y ACCESIBLE .** Debería decir “ENCUESTA A CHOFERES SOBRE los desafíos que les dificultan cumplir con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad y otras que encuentran las mismas barreras (personas mayores, padres o madres con bebés, etc) y sobre las estrategias que proponen para resolverlos”

---

<sup>3</sup> Comentario General 7 (2018) sobre la participación de las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan, en la aplicación y el seguimiento de la Convención

<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G18/336/57/PDF/G1833657.pdf?OpenElement>

<sup>4</sup> Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

<https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>

9. CAPACITACIÓN DE CHOFERES Este punto amerita una lista de pasos donde se detalle quiénes van a dar las capacitaciones, cuáles serán los temas, cuál será la metodología, a quiénes consultarán para confeccionar el programa de las mismas, su duración, entre otros datos. Por otro lado, la capacitación debe abarcar a todo el personal de las líneas que tenga contacto con usuarios.