

## CLARIN - ZONA

### Domingo 7 – mayo – 2006

DISCAPACIDAD, UNA DEUDA SOCIAL

## El Estado es el que está ciego, sordo y prácticamente inmóvil

No cumple ni hace cumplir las leyes que protegen a las personas con discapacidad. Así, más de dos millones de personas enfrentan obstáculos para transitar, estudiar, trabajar o cuidar de su salud. Durante tres semanas, Clarín convivió con sus problemas y sus luchas por salir adelante.

Pablo Calvo. - pcalvo@clarin.com

La luna se había escondido y la princesa flameaba, como una vela en el viento. La Banda Sinfónica de Ciegos la esperaba hacia cuatro horas en un rincón del Correo Central. Iban por caminos desentrañados pero, diría Borges, se buscaban como ciegos sus dos soledades. El vértigo del protocolo le imponía a Lady Di esquivar ese concierto para llegar a tiempo a una cena. Corría, la hacían correr, pero un susurro la detuvo. Diana Spencer congeló el apuro de los funcionarios argentinos y escuchó a su corazón. Fue en busca de los músicos y ellos al fin pudieron regalarle una canción de los Beatles: *Let it be*. Pasaron 11 años de aquel instante, pero ninguno pudo olvidar la suavidad de esas manos. Es tarde de ensayo en San Telmo y el perfume de aquella noche estrellada se hace presente en la sala. Igual que la realidad, porque hoy, el problema de las personas con discapacidad sigue siendo el mismo: casi nadie quiere escucharlos.

Con manos que atesoran la caricia de una princesa, los músicos saludan a Clarín y comienzan a tocar *El Fantasma de la Opera*. Se hace un silencio y luego brota la enumeración de sus problemas: pese a ser una banda única en el mundo, no es invitada con frecuencia a los programas de la Secretaría de Cultura de la Nación; ellos usan el mismo uniforme de hace seis años; y empiezan a acostumbrarse a suspender conciertos porque no reciben plata para los viáticos. Encima, después de 30 años de equiparación salarial con los músicos que ven, un decreto de enero los bajó de categoría.

Soplan con bronca sus trompetas, clarinetes y oboes, discuten sobre la calidad del musical *Evita* y rápido vuelven a la partitura sindical: que les robaron instrumentos y no se los repusieron, que nunca pudieron salir de gira fuera del país y que ni siquiera los invitaron a tocar al Salón Blanco de la Casa Rosada. Con un repertorio sinfónico de 250 obras, aprendido en Braille, estos 70 ciegos que deslumbraron a Lady Di, en noviembre de 1995, hoy se sienten discriminados.

Es una sensación que recorre el universo de las 2.176.123 personas con discapacidad que viven en la Argentina, donde existe una legislación moderna —"casi para Suecia", según la presidenta de la Comisión de Discapacidad de la Cámara de Diputados—, pero que tiene un serio inconveniente: **no se cumple**.

Una ley, por ejemplo, reserva el 4 por ciento de los puestos de trabajo de las oficinas públicas a personas con discapacidad, pero nunca fue reglamentada y el cupo laboral no se cubre en ningún lado, revelaron a Clarín los gremios estatales. La Encuesta Nacional de Personas con

Discapacidad, que fue presentada el año pasado y es la medición más actualizada sobre el tema, estimó que el 73,9 por ciento de las personas en condiciones de trabajar están desocupadas.

El Plan Nacional de Accesibilidad, a su vez, fue pensado para que en la Argentina no se ponga un ladrillo sin antes especificar por dónde pasarán los hombres, mujeres y niños en sillas de ruedas. Pero sólo adhirieron al plan 200 de los 2.172 municipios que hay en el país y todavía no han concretado sus compromisos en obras públicas accesibles. Según la organización no gubernamental *Acceso Ya*, el 57 por ciento de los bancos del microcentro y el 75% de las escuelas porteñas presentan problemas de acceso. Hasta la Casa Rosada fue apercibida por falta de rampas, lugares de circulación y baños para personas con movilidad reducida, en una actuación del defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino. El ombudsman va más allá, al sostener que "no existen en el país políticas públicas adecuadas para los discapacitados".

"Todo es un **largo peregrinar** que comienza con el nacimiento de un chico con discapacidad. Ningún hospital está preparado para contener a los padres, los médicos evitan dar un diagnóstico, no te explican qué hacer, y uno vuelve a casa sin saber cómo sigue la vida, en la incertidumbre total", relata Celina, una mamá que se esfuerza por encontrar salidas a cada laberinto que le ponen en el camino. Es por eso que su hijo de 13 años, que tuvo **estimulación temprana** para superar su discapacidad (microcefalia), se hace de amigos en dos minutos y logra una integración que no consiguen chicos con menos apoyo. "Uno se da cuenta después que **la contención familiar es clave** y que ninguna institución del Estado está preparada para desempeñar ese rol", señala.

El nene juega y Dora, la mamá de un joven sordo, convida tarta de manzanas antes de contar lo suyo: "**Lo importante es buscar la integración de los chicos con el resto de la sociedad**. Muchos pueden ir a escuelas comunes y eso los hace avanzar más que si van a un colegio para sordos".

Para comenzar a ejercer sus derechos, las personas discapacitadas deben sacar un certificado oficial, mediante un trámite que se asemeja a una carrera de obstáculos, con **hasta nueve meses de demora**. "Conseguimos turno el invierno pasado, pero mi hijo será revisado por una junta médica recién este mes", cuenta Patricia, en las grises calles de Barracas. Un minuto de demora es un minuto sin derechos para la persona con discapacidad.

Llegar al Servicio Nacional de Rehabilitación —el único lugar

de la Capital donde se expiden estas constancias, pese a que los hospitales públicos también podrían hacerlo— no es garantía de avances. Allí, en los bosques de Palermo, uno puede toparse con **turnos falsos o gestores** que se ofrecen para agilizar la obtención del certificado a cambio de dinero, cuando el trámite es gratuito.

El certificado sirve para solicitar un pase libre en el transporte público de pasajeros, hacer trámites vinculados al régimen de asignaciones familiares, obtener el logo del símbolo internacional de acceso para el automóvil y la exención de patentes y hacer cumplir las prestaciones de las obras sociales, que sólo tienen seis de cada diez personas con discapacidad. Por eso es grave que 1.770.709 personas (el 81,8% del total) todavía no cuenten con ese documento, según datos oficiales.

"Vendrán después los prejuicios de la sociedad. A mi hija, por ejemplo, los colectiveros no le creen que es sorda porque es bellísima. Es increíble, pero **asocian la discapacidad con la fealdad**, es un problema cultural". advierte Claudia Vidal, una lectora de **Clarín** que manda cartas al diario para detallar los incumplimientos de las empresas de transporte, sobre todo las de larga distancia, para con las personas con discapacidad.

El presidente de la Comisión para la Integración de Personas Discapacitadas del Gobierno, Jorge Mascheroni (en silla de ruedas por una poliomielitis que lo atacó a los 11 meses) asegura que por primera vez se están implementando políticas nacionales para atender esta larga pila de demandas, algo que cuestionan a coro las fuentes independientes consultadas por **Clarín**.

Cuando se le preguntó al funcionario cuál es el presupuesto total para atender a la discapacidad en el país, Mascheroni contestó: "**Sólo Dios lo sabe**". Es que los fondos están desparramados por los ministerios que abordan diferentes temáticas: la integración escolar, la atención de la salud, la

asistencia social. La Fundación Par sumó los 19 programas vinculados a la discapacidad que aparecen en los últimos datos oficiales disponibles, del año 2003, y calculó que representan unos 635 millones de pesos anuales. "Es mucha plata, pero se pone mal", reconoce Mascheroni. No es tanta plata, calcula la Fundación Par: "Según el estudio que presentamos en el libro 'La Discapacidad en Argentina', el Estado gasta menos de un peso por discapacitado por día", señala Marina Klemensiewicz, directora de Comunicación y Desarrollo de esa organización.

Hay un fondo especial que recauda el dinero de las multas por los cheques sin fondos o mal confeccionados. El año pasado dispuso de 48 millones de pesos, pero lo increíble es que sólo gastó seis millones en financiamiento de proyectos para la población con discapacidad. El resto del dinero volvió al Ministerio de Economía y no llegó a las personas que lo necesitan.

En el Congreso llegó a funcionar una Comisión Bicameral Investigadora del Cumplimiento de la Ley de Cheques, pero fue desactivada sin que produjera una sola investigación.

De todo este panorama se lamentaban María y César durante un paseo por la Recoleta, ayudados por muletas. El café La Biela estaba cerrado, así que se sentaron en un banco frente a la Iglesia del Pilar. La luna ya se había escondido. Recordaron la película *Perfume de mujer*, en la que el coronel Slade (Al Pacino) se sobrepone a la oscuridad de su ceguera, salva a un joven estudiante de una injusticia y termina ovacionado por adolescentes que empezaban a comprender los códigos de la vida. En eso lo intercepta una profesora y él le adivina la fragancia "*Flores del arroyo*", dice, y lo repite en francés. No sabe si alguna vez volverá a sentir su perfume, pero sonríe.

---

## CLARIN – SOCIEDAD

### Viernes 4 – agosto – 2006

DISCRIMINACION EN EL TRANSPORTE PUBLICO: DENUNCIAN QUE LOS MICROS NO ESTAN ADAPTADOS

## Dicen que el transporte no cumple las normas para discapacitados

Cada vez hay más denuncias ante la Justicia o el ente regulador del transporte porque las empresas no expiden los pasajes gratis y ponen trabas para viajar. También hablan de maltrato y discriminación.

Sibila Camps - [scamps@clarin.com](mailto:scamps@clarin.com)

Tomar un colectivo o un micro para ir a estudiar, trabajar, visitar amigos, ir al médico, a pasear, es algo normal. Para los **2.176.123 de argentinos con algún tipo de discapacidad**, en cambio, es una utopía, una incógnita o, con buena suerte, una tortura y una humillación.

Las leyes argentinas buscan equiparar oportunidades facilitándoles los traslados; pero pocos la cumplen, y menos aún las hacen cumplir. En consecuencia, **cada vez son más quienes recurren a la Justicia** y a las defensorías del

pueblo. Aún así, en la Defensoría de la Nación señalan que "**sólo el 14% posee certificado de discapacidad; el resto, desconoce cuáles son sus derechos**".

En 2002, la ley 25.635 estableció la **gratuidad** en todo el transporte público de pasajeros para el discapacitado y su acompañante, en caso de necesitarlo. Costaba hacerla cumplir en los ómnibus de larga distancia donde, dicho sea de paso, no hay **ninguna unidad adaptada**. Pero desde enero pasado se hizo más difícil aún, pues el decreto 118 del Ministerio de Planificación redujo la obligación de las empresas a **una plaza**

para discapacitado y una para su acompañante por servicio. Conclusión: casi siempre les dicen que el cupo ya está cubierto.

El defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, ya pidió a la Justicia la **derogación** de esta restricción, como también de las exigencias de la documentación a presentar, que agrega una burocracia innecesaria.

La negativa del pasaje no es lo único que sufren los discapacitados. Hay empresas que establecen un horario reducido y una ventanilla exclusiva —pero no accesible— para discapacitados. O exigen trámites innecesarios. O no garantizan el regreso. Y sigue la lista... "Actitudes de **discriminación, violencia, desprecio** —enuncia la defensora adjunta de la Ciudad, Graciela Muñoz—. El eje principal es el **maltrato**".

Esto recrudece en fechas de mayor movimiento; la Defensoría instala un puesto en la estación de Retiro y logra hacerlos viajar. Allí hay dos oficinas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), donde reciben denuncias durante las 24 horas. "En el primer semestre de 2006 **deberíamos haber labrado 5.000 actas. Hicimos 160**, porque preferimos que el inspector actúe y el discapacitado pueda viajar", sostiene Ricardo Vial, asesor de la intervención.

Vial niega que sea una extorsión. Pero **sin acta no hay sanción para la empresa, que cuando acude el siguiente discapacitado, hace lo mismo**. La CNRT afirma que, de poder castigar con una quita en el subsidio del gasoil, prevista en el decreto 118, las empresas cumplirían. Pero ya hay multas de 750 a 3.750 pesos, y la CNRT no dice cuántas cobró.

La semana pasada, una jueza tuvo que dictar **una medida cautelar** para que pudiera viajar una familia de discapacitados.

Para movilizarse dentro de la ciudad, en cambio, no hay denuncia que valga.

La CNRT afirma que en 2005, las empresas del área metropolitana entregaron 7 millones de boletos a discapacitados; pero **no explica de dónde salió esa cifra**, siendo que los choferes los dejan viajar, pero **no les expenden boleto**. Si en esa zona, sólo unas 94.800 personas tienen certificado de discapacidad, los 7 millones redondos suenan excesivos.

En el área metropolitana, en las 9.500 unidades de las líneas 1 a 199 —bajo control de la CNRT— habría **un 20% con plataformas elevadoras** (en el interior, casi no existen). En 1997, la Secretaría de Transporte estableció un cronograma de renovación que, de haberse cumplido, ofrecería hoy un 40% de colectivos adaptados. Pero ahora amplió su vida útil a 15 años y, si bien la CNRT impuso que todas las nuevas unidades cuenten con rampa, los plazos de renovación total son muy lejanos.

Por lo tanto, pueden pasar tres o cuatro horas antes de que llegue un colectivo adaptado, pese a que en la CNRT afirman que, de las **9.148 denuncias** del primer semestre, sólo hubo 12 por no cumplir frecuencias. O quizá pase, pero no funcione el elevador.

"Pedimos al Gobierno una línea de créditos para adquirir las unidades necesarias —señala Daniel Millaci, de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros—. En cuanto a las rampas, los mecanismos se llenan de tierra, se empastan, y para limpiarlos, hay que desarmarlos. La mejor rampa es la manual, donde el chofer se baja para colocarla".

No parece una buena solución, cuando ya ahora son minoría los choferes que arriman al cordón, sea quien sea el pasajero. Otras veces hay vehículos —mal— estacionados, a los que ningún policía ni inspector comunal se interesa en hacer la boletoa.

"La CNRT tiene un registro de conductores denunciados, para que cuando renueven la licencia, el Departamento Psicofísico lo tenga en cuenta —informa Gustavo Munge, gerente de Control de Permisos—. La gente denuncia poco". Será cuestión de hacer la prueba...

---

## CLARIN – CARTAS DE LECTORES

### Domingo 10 de septiembre de 2006

#### Discriminación

Señor Director:

"En oportunidad en que mi hijo **discapacitado** se trasladaba desde Villa Gesell, el 5/9, con destino a Buenos Aires acompañado de mi madre, con pasaje gratuito que goza del beneficio por ley otorgado en virtud de su discapacidad, en el servicio de la empresa Rápido Argentino, con horario de salida 7.45, se vio afectado y discriminado de una manera inverosímil por el acompañante del chofer del micro, quien comenzó a repartir alfajores a los pocos pasajeros, en primera instancia entregó tanto a mi señora madre como a mi hijo los alfajores correspondientes, inmediatamente se los quitó de las manos manifestando que no les correspondía dicha atención debido a que no abonaban los pasajes.

"No es el alfajor lo que reviste importancia sino la actitud despectiva que adoptó este señor. Lo cual ocasionó en mi hijo un profundo malestar emocional.

"Sería interesante determinar si dicha actitud fue asumida de manera unipersonal o en su defecto es orden de las empresas de transporte, en ese caso puede ser comprensible pues el ahorro de dos alfajores redundará en un importante beneficio en el presupuesto empresarial, lo cual deberá sumar a la subvención estatal en materia de combustible."

**Raúl Omar Cara**  
Doctor veterinario  
DNI 10.832.035

Deportes



### Merecido reconocimiento a Elisabel Delgado

La atleta oriunda de Coronel Charlone ganó innumerables competencias a lo largo de su carrera deportiva, pero nunca fue reconocida. Ahora el Consejo Nacional del Discapitado (CONADIS) y el Rotary Club de Buenos Aires la premiarán porque es la única discapacitada intelectual que obtuvo medalla de Bronce en 100 metros en los Juegos Paraolímpicos de Sydney 2000

El Rotary Club de Buenos Aires se contactó con el Consejo Nacional del Discapitado (CONADIS), entidad que depende de la Secretaría de la Presidencia de la Nación y que preside Mascherone, para hacer un reconocimiento a Elisabel Delgado por su labor deportiva.

La joven es oriunda de Coronel Charlone, tiene 23 años y discapacidad intelectual disminuida. Vivió desde los 6 años y durante mucho tiempo en el Pequeño Hogar de General Villegas, y fue alumna de la Escuela Especial N° 501. En 1997 comenzó a entrenar con el profesor Gerardo Chichiri, quien es actualmente Técnico del Seleccionado Argentino de atletismo especial.

Elisabel será reconocida en una ceremonia que se realizará el 18 de octubre próximo en Capital Federal, en lugar a confirmar, por ser la única atleta argentina (en su categoría) en poseer una medalla olímpica. La joven ganó la de Bronce en 100 metros y clasificó 5° en la final

de 200 metros en los Juegos Paraolímpicos de Sydney 2000.

Además, logró medalla de Oro en Italia 1998, en los Panamericanos de México 1999, 5° puesto en Túnez 2001, de Bronce en el Campeonato Mundial de Francia 2002 y de Plata en los Panamericanos que se realizaron en Mar del Plata 2003. Además de los premios que recibió en la categoría Especial de los Torneos Juveniles Bonaerenses. La Dirección de Deportes de la Nación generalmente destina becas a varios atletas discapacitados destacados, "pero Elisabel nunca recibió ninguna a pesar de que se lo merece por su desempeño deportivo", sostuvo Chichiri quién la entrenó y acompañó a lo largo de su carrera.

La joven ahora es mayor de edad. Radicada nuevamente en Coronel Charlone, ya es madre, y está alejada de las pistas de atletismo.

### Discapitados: siguen pagando peaje aunque una ley los exime

La norma se publicó en el Boletín Oficial hace más de siete meses, pero nunca se reglamentó porque los legisladores estudian una modificación. El Gobierno y la Legislatura se cruzan responsabilidades.

Pablo Novillo [pnovillo@clarin.com](mailto:pnovillo@clarin.com)

La ley N° 1.893 establece que los discapacitados no paguen peaje en las autopistas porteñas. Tiene apenas dos artículos y fue promulgada en enero, y entonces en el Gobierno porteño afirmaron que para marzo estaría vigente. Pero una serie de demoras burocráticas

hicieron que hoy, más de siete meses después, siga siendo *letra muerta*. Mientras tanto, los discapacitados continúan esperando.

La norma, una iniciativa del legislador Ricardo Bussaca, fue aprobada a fines del año pasado. ¿Qué dice? En su primer artículo establece que "en las autopistas explotadas en forma directa por el Gobierno de la Ciudad se otorgará un pase libre a los vehículos conducidos por personas con necesidades especiales". En su segundo artículo, marca que los beneficiarios "deberán gestionar el pase ante la autoridad a cargo de la administración de las autopistas. A ese fin, deberán presentar el Certificado Unico de Discapacidad". Esa autoridad a cargo es la empresa AUSA, que depende del Gobierno.

Las autopistas con peaje son cuatro: Illia (se abona \$ 0,50), 25 de Mayo (\$ 0,40 ó \$ 2), Perito Moreno (\$ 2) y Dellepiane (\$ 2). La AU 9 de Julio Sur y la Cámpora son gratuitas para todos los usuarios. El beneficio iba a correr para los discapacitados radicados en Capital, pero también para los que viven en otras jurisdicciones.

La ley N° 1.893 se publicó en el Boletín Oficial el 20 de

enero. Pero en la práctica faltaba su reglamentación, es decir, definir cómo se iba a conseguir el pase libre. Sin embargo, todo hacía pensar que sería un trámite simple: de hecho, el ex subsecretario de Tránsito porteño, Fernando Verdaguier, había estimado entonces que "a partir de marzo" ya iba a estar todo listo.

Pero eso aún no ocurrió. En primer lugar, por los conocidos cambios en el Gobierno porteño. Jorge Teerman asumió formalmente el 13 de marzo y tiempo después cambió varias autoridades, incluidas las de la Subsecretaría de Tránsito (hoy su titular es Gustavo Alvarez). Por eso, aquel plazo de marzo se estiró, y Tránsito recién terminó su parte de la reglamentación en junio.

El expediente pasó entonces al Ministerio de Derechos Humanos, que debía dar la última palabra. Pero la directora de Discapacidad, Mónica Bianchi, firmó el 5 de julio una nota en la que decidió "no proceder con la reglamentación". ¿El motivo? Que en la Legislatura había un proyecto para modificar la ley.

Esa iniciativa, presentada en marzo, pertenece al diputado Juan Manuel Velasco, del ARI, que explicó: "La ley, como quedó redactada, sólo favorece a los discapacitados dueños de sus autos. La modificación que propongo es que se beneficie a todos los vehículos que tengan el Símbolo Internacional de Discapacidad, el mismo que hoy ya usan, por ejemplo, para estacionar gratis. De esta forma se favorecerá también a otros discapacitados que no pueden manejar, como los ciegos, pero que igual necesitan moverse en auto, manejado por algún familiar".

Lo cierto es que, en busca de favorecer a más gente, durante todo este tiempo nadie consiguió ningún beneficio. Para Velasco, esto es culpa del Gobierno. "Tranquilamente podrían haber reglamentado la ley como estaba y esperar la corrección. Que haya un proyecto de modificación no es justificación suficiente. Con ese criterio no se podría aplicar ninguna ley sobre la que hubiera algún proyecto modificadorio". Lo cierto es que, si bien se estima que el proyecto sería aprobado en dos meses, aún no hay fecha confirmada.

En el Gobierno se defienden. Mónica Bianchi (que es hipoacúsica y también fue diputada) afirmó: "Los legisladores deberían leer mejor lo que votan. Así como está, la ley resulta discriminatoria entre los propios discapacitados. Por eso preferimos esperar la corrección. Me comprometo a tener lista la reglamentación para ponerla en práctica no bien la Legislatura apruebe la nueva ley". Mientras tanto, los discapacitados deberán seguir esperando.

---

INTEGRACION SOCIAL : EL BENEFICIO DEBERIA APLICARSE EN TODAS LAS AUTOPISTAS PAGAS DE LA CAPITAL

## "No nos toman seriamente"

Natalio Kirstein tiene 56 años y vive en Villa Crespo. Es discapacitado motriz, producto de una poliomielitis. Maneja desde 1972, y diariamente usa su auto adaptado para llegar hasta su negocio de venta de muebles de oficina, en Monserrat. "Suelo usar bastante la AU 25 de Mayo, al menos una vez por semana. La verdad es que si nos eximieran de pagar el peaje sería un beneficio

económico muy importante", aseguró.

Su mala experiencia con los peajes viene desde hace rato. "Según la ley 19.279, la que nos otorga el Símbolo Internacional de Discapacidad para estacionar gratis, los discapacitados tenemos garantizado el libre tránsito.

Pero si nos hacen pagar en un peaje, entonces el tránsito no es libre. Antes frenaba en las cabinas de las rutas y dejaba notas en los libros de quejas, pero jamás me respondieron".

Es que para Natalio, como para muchos discapacitados, el auto es clave en su vida cotidiana. "En otros medios de transporte es imposible viajar, así que los que podemos comprar un auto tratamos de hacerlo. Hay que reconocer que, respecto de años anteriores, la integración de los discapacitados mejoró. Pero sigue sin ser un tema tomado seriamente, y persiste un alto grado de desconocimiento. Por eso se dan estas demoras, como la del peaje en Capital. Da mucho dolor ver cómo en otros países están mucho mejor y acá seguimos mal", afirmó.

---

## Punto de vista

Adriana Santagati  
[asantagati@clarin.com](mailto:asantagati@clarin.com)

### Indignante

Es políticamente correcto decir que los discapacitados tienen que estar integrados. Y es algo a lo que nadie en su sano juicio puede oponerse. Pero las situaciones en que esto no se cumple abundan: una aerolínea no quiere dejar viajar sin acompañante a un pasajero ciego, un shopping no permite ingresar a una nena down a un juego, un profesional no consigue trabajo por su hipoacusia. Pero resulta aún más indignante cuando la discriminación viene del propio Estado, y por incomprensibles trabas burocráticas.

### Problemas en colectivos, trenes y subtes

La falta de adaptación de los medios de transporte público son uno de los grandes problemas que afrontan las personas con discapacidad.

Acaso el más grave sea el de los colectivos. En 1997, la Secretaría de Transporte de la Nación decretó que las líneas debían incorporar progresivamente las unidades con piso bajo y rampa para sillas de ruedas. Para 2002, todos los colectivos nuevos estarían adaptados. Pero con la crisis como pretexto, Transporte les permitió a las empresas cambiar sus vehículos cada 13 años y no cada diez. Esto detuvo la renovación de unidades, y así se sumaron pocos colectivos adaptados.

Además, la mayoría de las estaciones de subte y trenes carecen de rampas y ascensores suficientes para los discapacitados. Y en el tren San Martín la situación es aún peor: como los vagones están en altura (tienen escalones para acceder), una persona en silla de ruedas no puede subir.

Para colmo, el trámite para conseguir el certificado de discapacidad, que exigen las prepagas y las obras sociales para brindar su cobertura, tarda hasta ocho meses, porque sólo se hace en un lugar (Ramsay 2250) donde nada más atienden diez médicos, y se demora la descentralización en otros hospitales porteños.

---

---

UNA MEDIDA QUE INVOLUCRA A CASI 300 ORGANIZACIONES

## Obras sociales: trámites por Internet para más de 15 millones de afiliados

El nuevo sistema incluye los traspasos de entidad, reclamos y los servicios que se cubren.

Patricio Downes  
[pdownes@clarin.com](mailto:pdownes@clarin.com)

No más demoras para cambiar de obra social, reclamar por fallas en la atención o averiguar a qué cobertura tiene derecho una persona en cualquier obra social. Más de 15 millones de afiliados a casi 300 obras sociales podrán consultar desde hoy la base de datos de la Superintendencia de Servicios de Salud.

Un cambio de obra social que demoraba tres meses, desde hoy pondría en vigencia la cobertura al mes siguiente de la mudanza del afiliado. Además, un médico que atienda en Tierra del Fuego o Formosa, chequeará al instante qué cobertura tiene el paciente que llegue a su consultorio.

Bastará con clicar en [www.sssalud.gov.ar](http://www.sssalud.gov.ar) para entrar a una consulta que antes sólo podía hacerse personalmente o llamando al 0800-222-72583 (SALUD). Desde su casa, la oficina o un ciber, cualquier afiliado podrá averiguar en qué condiciones está su cobertura y qué prestaciones cubre, además de indicarle el porcentaje de descuento que le corresponde en los remedios.

"Todo el sistema de salud quedará interconectado y el ciudadano común tendrá un beneficio inmediato, por la desburocratización y la transparentización que permiten las nuevas tecnologías", dijo a Clarín el superintendente de Servicios de Salud, Héctor Capaccioli.

Dependiente del área de Gestión Pública, que dirige Juan Manuel Abal Medina, el "Nuevo Modelo de Gestión Informativa" forma parte del llamado "gobierno electrónico".

La inmensa base de datos también estará disponible para las obras sociales que cuentan con 9.497.749 titulares y 6.022.645 familiares de los mismos. Según el gerente de informática de la Superintendencia de Servicios de Salud, Jorge Quintana, se agilizará la gestión de las obras sociales y de los hospitales públicos que también atienden a obras sociales.

La función de la Superintendencia de Servicios de Salud es "normatizar, regular, coordinar y controlar el sistema de obras sociales". Por eso debe vigilar si los profesionales, sanatorios, clínicas y hospitales cumplen con las prestaciones a enfermos de sida, drogadependientes y discapacitados, entre otros.

Unas 30.000 personas acuden cada mes al organismo para realizar denuncias o pedir aclaraciones sobre sus derechos ante las obras

sociales. Hasta ahora, gran parte de tales consultas son atendidas por el 0800 gratuito, desde cualquier lugar del país. Gran parte de dicha gestión podrá ser canalizada por Internet, mediante una conexión realizada por el afiliado, la obra social o los prestadores de salud.

El servicio doméstico, a cargo de mujeres o de hombres, los monotributistas y las mutuales, entre otras entidades, forman parte del universo de afiliados cuyos datos fueron incluidos en esta base de datos. Por ahora, según Capaccioli, quedan afuera las obras sociales provinciales, como la bonaerense IOMA, y de las Fuerzas Armadas, y personal legislativo, judicial y de universidades nacionales. Pero se incluyen los afiliados al PAMI.

Las obras sindicales integran el grueso de los más de 15 millones de afiliados, con el aporte de los empleados de comercio, metalúrgicos, mecánicos, telefónicos, porteros, docentes privados, textiles y albañiles, entre otros.

"El ciudadano común se beneficia porque gana tiempo y se asegura una respuesta, porque la Superintendencia es el organismo que controla y obliga a la obra social a dar el servicio o el medicamento que no da porque no quiere o porque no sabe", explicó el gerente Quintana.

Por otro lado, también los médicos y otros prestadores de salud podrán realizar su inscripción por Internet. "Los certificados de inscripción de los profesionales con firma digital se emitirán en la Web", explicó el funcionario refiriéndose al trámite que deben realizar quienes pretenden atender a pacientes por obras sociales.

Las obras sociales también conectarán con el organismo sus propios padrones de beneficiarios y los cambios que decidan los afiliados. En el caso de los hospitales públicos que atiendan a afiliados de obras sociales, se pondrá en marcha la firma electrónica en las facturas. Se evitarán así, agregó, pérdidas como los \$ 170 millones en hospitales porteños, que atendieron gratis a afiliados de obras sociales y ART, sin recuperar los gastos.

---

### Dónde consultar

El sitio de consulta de la Superintendencia de Servicios de Salud es [www.sssalud.gov.ar](http://www.sssalud.gov.ar) y, por teléfono, continúa siendo el 0800-222-72583 (SALUD).

### El objetivo

"Llegar a 25 millones de argentinos con esta base de datos: ese es el objetivo", anticipó a Clarín el titular de la Superintendencia de Salud, Héctor Capaccioli. A este número se llegará, según el funcionario, cuando se sumen unos 10 millones de afiliados a obras sociales provinciales, legislativas, judiciales, militares y universitarias. La meta es fortalecer el servicio de salud del gran número de argentinos cuya única cobertura es el hospital público.

---