

ACTORA: ASOCIACIÓN AZUL Y DANIEL SARMIENTO.

DEMANDADO: TRANSPORTE LA UNIÓN LINEA 202 S.A. (línea 202).

MATERIA: Amparo Colectivo

MONTO: Indeterminado (acorde a las multas de ley)

DOCUMENTACIÓN: una (1) copia certificada del estatuto de Asociación Azul; una (1) copia certificada de la inscripción en la Dirección Provincial de Personas Jurídicas; una (1) copia certificada del acta de designación de autoridades; dos (2) copias certificada de DNI; un (1) acta de constancia emitida por Escribano; fotografías en copia simple de los micros de la accionada; copia simple del informe pericial de la medida preliminar.

PROMUEVE DEMANDA DE AMPARO COLECTIVO.

Su Sría:

ASOCIACIÓN AZUL, con CUIT N° 30-71109679-1, inscripta en la Dirección Provincial de Personas Jurídicas mediante la Resolución N° 3694, por sí y en representación de todas las personas con discapacidad, representada por su presidente Julián VÁZQUEZ, con domicilio social en Calle 10 N° 977 piso 1° de La Plata; y **Daniel SARMIENTO**, por su propio derecho en calidad de afectado, con DNI N° 8.346.911, y domicilio real en calle 42 N° 226 e/ 115 y 116 de La Plata, ambos con el patrocinio letrado de **Patricio Martín GHIONE, T° LVIII F° 307, CALP**, Monotributista, legajo profesional 3-32999551-1, CUIT e Ingresos Brutos 20-32999551-9, y **Joaquín COLOMBO, T° LIX F° 59 CALP**, Monotributista, legajo profesional 3-33108379-9, CUIT e Ingresos Brutos 20-33108379-9, con domicilio legal en calle 48 N° 989 piso 1° Of. "C" de La Plata y domicilio electrónico en 20331083799@notificaciones.scba.gov.ar, ante V.S. se presentan y con respeto dicen:

I- EXHORDIO:

Que venimos por el presente a iniciar formal **ACCIÓN DE AMPARO COLECTIVO** de conformidad al art. 43 de la Constitución Nacional (CN), art. 20, inc. 2) de la Constitución Provincial; la Ley Provincial N° 13.928; art. 54 de la Ley N° 24.240 (LDC) y doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (CSJN) emanada de los fallos "Siri",

“Kot”, y “Ekmekdjan vs. Sofovich”, “Halabi”, “PADEC” y “KERSICH”, entre otros, contra la empresa **TRANSPORTE LA UNIÓN LÍNEA 202 S.A.**, (en adelante, **Línea 202**), con domicilio social en calle Montevideo (altura calle 52 aproximadamente) S/N, Los Talas, de la Ciudad de Berisso.

La presente demanda tiene por objeto:

2.1. Obtener **una sentencia de condena** que obligue a la empresa accionada, a la readecuación de la totalidad de la flota de micros que le pertenecen a su propiedad, asegurando la adaptabilidad de los mismos para la accesibilidad de las personas con discapacidad motriz (personas en silla de ruedas) y/o aquellos individuos con locomoción limitada. Lo requerido, no es más que dar cumplimiento a legislación vigente, y brindar correctamente el servicio de transporte público, conforme lo establece la **Ley Nacional N° 24.314**, la **Ley Provincial N° 10.592** y su **Decreto Reglamentario N° 2538/01**.

2.2. **Se intime** la adaptabilidad de los coches objeto de la presente acción, bajo apercibimiento de lo dispuesto por el art. 6 del Decreto Reglamentario N° 2538/01 el cual establece: “*Penalidades. Incorpórese al Decreto 6864/58 y como artículo 261 bis, el siguiente: Artículo 261 bis. Por no cumplir las frecuencias mínimas establecidas con los vehículos adaptados, de conformidad con lo dispuesto por el presente Decreto, de acuerdo a las condiciones y plazos fijados por la Autoridad, de 5.000 a 10.000 pesos, pudiendo disponerse la caducidad de la concesión en el supuesto de reiteración de incumplimientos.*”

2.3. Obtener **una medida cautelar innovativa** que ordene a la demandada hasta la completa readecuación de la flota, a afectar transportes adaptados para personas con movilidad reducida, que “convivan” con el colectivo no adaptado, y que cumpla la frecuencia que normativamente se encuentra fijada.

2.4 Obtener que en la concesión de la medida cautelar solicitada, **se disponga** que a la demandada deba publicar en dos (2) diarios de mayor circulación en las Ciudades de La Plata y Berisso, y dar a conocer por medio de su página web, la frecuencia y el horario de circulación (que debe ajustarse al fijado normativamente), así como el recorrido de cada micro adaptado, para que sea posible su utilización por las personas movilidad reducida.

2.5. Obtener **una sentencia de condena** que obligue a la empresa accionada a capacitar a todos sus chóferes (acreditando en debida forma lo expuesto), en cuanto a la forma de conducción que deben respetar para el posible acceso de las personas con discapacidad al ómnibus; la utilización de la rampa de acceso al micro; la distancia que debe existir entre el rodado y “la parada” para permitirle a la persona con discapacidad poder ascender desde y descender hasta la vereda; como todos aquellos cuidados o recaudos que deben tomarse al respecto.

2.6 Teniendo en consideración que la presente acción no posee un fin económico sino un beneficio social, obtener **una sentencia de condena** contra la accionada, conforme la aplicación del **art. 52 bis de la Ley N° 24.240**, en máximo de la escala del daño punitivo, y disponer que la misma deberá destinar la suma resultante de la multa en sea reinvertido en la adaptación de unidades para personas con discapacidad motriz, debiendo presentar una rendición de cuentas dentro de los 3 primeros meses.

Toda la pretensión antes expuesta se ajusta a las consideraciones de hecho y derecho que pasamos a exponer.

II- PERSONERÍA:

Julián VAZQUEZ acredita su carácter de presidente de ASOCIACIÓN AZUL, conforme el Acta N° 106 de Designación de Autoridades, de fecha 29 de diciembre de 2017, que en copia certificada se acompaña a los presentes, y que conforme el estatuto adjunto, acredita la vigencia del mandato conferido, el cual se declara bajo juramento de ley que no se encuentra revocado por asamblea posterior.

III- LEGITIMACIÓN Y REPRESENTACIÓN ADECUADA DEL COLECTIVO:

III.a- Regulación positiva y principios generales:

En el presente acápite, venimos a fundamentar la calidad de víctima del actor, como asimismo su aptitud legal para ser representante de la clase afectada. Dicha legitimación se halla amparada en el art. 43 de la Constitución Nacional (CN), así como en tratados de derechos humanos ratificados por nuestra Carta Magna en el art. 75 inc. 22. Asimismo, la legitimación del afectado para los procesos colectivo, resulta reconocida por la

jurisprudencia mayoritaria de nuestro máximo tribunal, así como la doctrina imperante en la materia.

El propio artículo 43 de nuestra carta magna, dice “**Toda persona** puede interponer acción expedita y rápida de amparo, siempre que no exista otro medio judicial más idóneo, contra todo acto u omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace, con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por esta Constitución, un tratado o una ley. En el caso, el juez podrá declarar la inconstitucionalidad de la norma en que se funde el acto u omisión lesiva.

Podrán interponer esta acción contra cualquier forma de discriminación y en lo relativo a los derechos que protegen al ambiente, a la competencia, al usuario y al consumidor, así como a los derechos de incidencia colectiva en general, **el afectado**, el defensor del pueblo y **las asociaciones que propendan a esos fines**, registradas conforme a la ley, la que determinará los requisitos y formas de su organización...”

Es decir, nuestra CN en su art. 43, párrafo primero, establece en forma expresa la legitimación activa amplia, estableciendo que toda persona puede interponer una acción de amparo cuando en forma actual e inminente, se le restrinja ilegalmente, algún derecho reconocido por constitucional o convencionalmente.

Concretamente, es la situación del Sr. Sarmiento, quién utiliza una silla de ruedas como medio de locomoción, circunstancia que, ante el incumplimiento legal de la demandada, le impide la accesibilidad y utilización de las unidades que aquella tiene afectadas para brindar el servicio de transporte.

En su segundo párrafo, la CN, reconoce específicamente también **a las Asociaciones** que, como en el caso, están abocadas a trabajar por la inclusión y la igualdad de oportunidades y condiciones de los discapacitados. Ello da una clara muestra de la voluntad de los convencionales que intervinieron en la comisión de nuevos derechos y garantías, y legislaron en forma amplia la legitimación de estas acciones.

El Afectado:

Retomando la legitimación del afectado, la misma no sólo se encuentra avalada en el art. 43 del CN, sino también en el art. 52 de la ley de Defensa del Consumidor

(24.240) atento su calidad de usuario: “*Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, el consumidor y usuario podrán iniciar acciones judiciales cuando sus intereses resulten afectados o amenazados. La acción corresponderá al consumidor o usuario por su propio derecho, a las asociaciones de consumidores o usuarios autorizadas en los términos del artículo 56 de esta ley...*”. Este artículo prevé que, las acciones judiciales de incidencia colectiva, sean iniciadas por el consumidor o usuario en derecho propio y representación de sus semejantes, siendo el Juez quien deberá realizar una evaluación previa acerca la de legitimación del mismo y la representación adecuada del colectivo afectado.

Entonces, no hay dudas, de que el damnificado es legitimado activo para iniciar la acción aquí incoada. Lo ha dicho la jurisprudencia nacional, cuando en la causa MONNER SANS, Ricardo c/ PEN¹, el juez consideró que la aclaración del 2do. párrafo del art. 43 de la CN, sería una inexplicable repetición del propio legislador, que ya lo había legitimado en el párrafo primero de dicho artículo. Con semejante conclusión demás está decir que garantizó la legitimación del actor por lo dicho en la propia carta magna, y que dicho reconocimiento obliga e implica una necesidad de ampliar la legitimación activa, no reservando la acción únicamente al Defensor del Pueblo y las asociaciones intermedias, sino que también al damnificado directo que comparte y concurren con los restantes afectados de la clase.

Además podemos puntualizar el voto de la Dra. ARGIBAY en el fallo MONNER SANS, Ricardo c/ FUERZA AÉREA ARGENTINA², quien dijo que tratándose de un servicio donde no tiene restricciones normativas ni fácticas de acceso que excluyeran al actor como tal, éste debía ser considerado como afectado singular al que el art. 43 de la Constitución Nacional reconoce legitimación activa para buscar un pronunciamiento que proteja el interés colectivo o público en cuestión. Asimismo, destacó que a partir de la reforma de 1994 la sola circunstancia de que el actor no pueda invocar un daño particularizado a un derecho propio no resulta suficiente para negarle legitimación si ha invocado la defensa de un bien colectivo³.

¹ Juzgado Federal Contencioso Administrativo N° 1; sentencia del 30/10/97, LL, 1998-D-219.

² CSJN, sentencia del 26/09/06, DJ, 2006-564.

³ VERBIC Francisco, Procesos Colectivos, editorial Astrea, edición 2007, págs. 125/126.

En materia de derechos económicos, sociales y culturales, la jurisprudencia no deja lugar a la duda acerca de la legitimación del damnificado. El precedente que más se vincula a los hechos que nos convocan sin dudas es el caso LABATÓN, Ester A. c/ PODER JUDICIAL DE LA NACIÓN⁴, donde la actora reclamaba el derecho a trabajar y transitar libremente en defensa de las personas con capacidades diferentes. La Cámara de Apelaciones del Fuero confirmó la sentencia de primera instancia donde se ordenó al Estado Nacional ejecutar las obras necesarias para garantizar los derechos vulnerados. Ello, claramente, demuestra que la actora se hallaba legitimada para exigir que se garanticen la igualdad de condiciones para el ejercicio de los derechos, sin importar las capacidades de los diversos individuos afectados.

Sin perjuicio de ello, no podemos dejar de reconocer que el *leading case* en la materia, resulta ser EKMEKDJIAN, Miguel c/ SOFOVICH, Gerardo y otro s/ Amparo⁵. En el mismo, la Corte Suprema estableció que la solicitud de aplicación del propio derecho a réplica que hacía el actor, trascendía la esfera de la acción individual, ya que se encontraba accionando no sólo por él mismo sino por todos aquellos cristianos que hayan sufrido la ofensa realizada a sus creencias. Fue así que el Tribunal máximo de la Nación, sin la relevancia que hoy tienen los procesos colectivos, ya que fue antes de la reforma de 1994, le reconoció a EKMEKJIAN la legitimación como afectado y su calidad de representante adecuado del grupo, igualmente, afectado.

Otro fallo que debemos mencionar son los autos GIL DOMÍGUEZ, Andrés c/ MULTICANAL⁶, donde el actor reclamó por violación al derecho de información cultural y social, a partir de la obligatoriedad de pagar un abono extra para poder visualizar partidos de la selección Argentina de Fútbol. Fue así que el juez interviniente en la causa expresamente reconoció la legitimación del actor para poder iniciar la acción en su calidad de damnificado.

Además tenemos la causa BÁRCENA, Alicia S. c/ PROVINCIA DE BUENOS AIRES⁷, donde la actora planteó una acción originaria de inconstitucionalidad del decreto que

⁴ Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativa Federal, Sala V, sentencia del 25/09/96, LL, 1998-F-346.

⁵ CSJN, sentencia del 07/07/92, LL, 1992-C-543.-

⁶ Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativa Federal, sala IV, sentencia del 15/05/2000.

⁷ SCBA, sentencia del 20/09/2000, JA, 2002-II-781.

establecía la posibilidad de que los hombres asociados a IOMA podían afiliar a sus esposas sin cargo, pero en el supuesto de ser a la inversa, se debía abonar una suma de dinero. Considerando a lo expuesto una clara muestra de discriminación, la Suprema Corte de Buenos Aires hizo lugar a la demanda ordenando la incorporación del marido de la actora a la obra social sin cargo, y declarando inconstitucional el art. 18 del Decreto cuestionado. Se le reconoció legitimación activa a la actora, no sólo en su calidad individual sino en representación del grupo afectado.

Es decir que, cuando hablamos de afectado, no hacemos más que referirnos al perjudicado por la omisión generadora del conflicto. MORELLO⁸, hacía mención a que se encontraba legitimado, quien exhibía un interés suficiente de acuerdo a la situación tutelable. Por su parte, EKMEKDJIAN⁹, decía que afectado era toda persona que se encontraba aquejada o molestada por una acción u omisión arbitraria. La jurisprudencia argentina demostró la aplicación de la figura del *standing* –término utilizado en las *class actions* norteamericana- como principio para regir la legitimación del afectado. En concreto, el máximo tribunal dispuso que deba existir una afectación directa, actual e inminente, acreditando un interés personal en el resultado de la controversia.

Amén de no tornar la presente una lectura tediosa no se sigue citando todos aquellos precedentes que en diversas materias se han ido pronunciados en el sentido de reconocer la legitimación amplia de todo aquel afectado.

Conforme podemos observar, la trascendencia del afectado para lograr la legitimación activa se encuentra en que el interesado debe acreditar el daño diferenciado, pero hay que entender que el mismo debe ser con el resto de la sociedad y no con respecto a los restantes miembros del grupo. Como muy bien afirma VERBIC¹⁰, “*la vulneración del derecho de incidencia colectiva importa necesariamente una vulneración en la esfera individual de quienes coparticipan en su titularidad, por lo cual la afectación no será en esencia distinta de la sufrida por el resto de los miembros del grupo, ni mucho menos personal o excluyente*”.

⁸ MORELLO Mario A., La legitimación de obrar como mecanismo facilitador, en Argentina, de la tutela jurisdiccional de las libertades fundamentales y de los intereses difusos y colectivos, JA 1990-II-718.

⁹ EKMEKDJIAN Miguel Angel, Tratado de derecho constitucional, t. IV, pág. 67.

En el supuesto en cuestión, el Sr. Daniel Sarmiento tuvo un accidente en enero de 1966, donde padeció fractura en las vértebras cervicales, lo cual le generó la pérdida de movilidad de sus miembros inferiores, y la utilización de silla de ruedas como medio de locomoción. El mismo pudo luego de una ardua rehabilitación, volver a trabajar en el Poder Judicial de la Provincia de Buenos Aires en el año 1975, 7 años después de haber tenido el accidente. Allí se supo desempeñar como Secretario de la Curaduría Oficial, dependiente de la Procuración General de la Corte de la Provincia de Buenos Aires. Su carrera profesional estuvo sustentada en la búsqueda de soluciones para aquellos que se encuentran en las mismas situaciones físicas que el mismo. Resulta ser un colega muy reconocido en el ámbito judicial, por su honorable cumplimiento en las funciones en la Curaduría. En el año 2009 se jubiló de dicho cargo.

Su condición de personas con discapacidad (ver certificado que se acompaña como documental), así como su formación profesional y trayectoria jurídica ante nuestro máximo tribunal en la Provincia, determinan el sobrado cumplimiento de los requisitos para que sea considerado Representante Adecuado de la clase afectada.

Las Asociaciones:

En relación a las Asociaciones, su legitimación también se encuentra prevista en el art. 43 de la CN y en el art. 52 de la LDC. Concretamente, en el tema que nos convoca, ASOCIACIÓN AZUL representa a un colectivo afectado en su calidad de consumidor y usuario, por no poder utilizar en igualdad de condiciones el servicio de transporte que brinda la demanda, en razón de poseer condiciones físicas diferentes y requerir una adaptabilidad diferente de la infraestructura.

A continuación vamos a desarrollar los precedentes jurisprudenciales de la CSJN, que avalan la legitimación y representatividad de ASOCIACIÓN AZUL, para iniciar una acción colectiva en representación de todas las personas con discapacidad motriz y/o capacidades diferentes que habiten en la ciudad de La Plata y aledañas, y necesiten del transporte público para poder movilizarse.

III.b- La legitimación en “HALABI”, “PADEC” y “ASOCIACIÓN BENGHALENSIS”.

¹⁰ VERBIC Francisco, Procesos Colectivos, Editorial Astrea. Edición 2007, pág. 142.

Como ya mencionamos, la presente acción de amparo se erige en defensa de los derechos de consumidores y usuarios, dentro de la clasificación que la doctrina y jurisprudencia denomina **derechos individuales homogéneos**.

Antes de dictar sentencia en “HALABI” la CSJN había expresado que cada miembro de la comunidad que considerase afectados sus derechos patrimoniales debía acudir personalmente a los estrados de la justicia para hacerlos valer (ver los precedentes “Cámara de Comercio, Ind. y Prod. de Resistencia c/ Administración Federal de Ingresos Públicos”¹¹ y “Colegio de Fonoaudiólogos de Entre Ríos c/ Estado Nacional s/ Acción de amparo”¹², entre otros).

Ya en “HALABI”¹³, la CSJN delineó por primera vez los caracteres de la “acción colectiva” en defensa de los derechos de incidencia colectiva referentes a intereses individuales homogéneos (artículo 43, segundo párrafo de la Constitución Nacional). Derechos para cuya defensa tienen **legitimación las asociaciones intermedias del art. 43 CN.**, entre las cuales se encuentra nuestro mandante.

En esta línea, cabe recordar que en el consid. 12º del fallo, luego de referirse a los derechos individuales y colectivos, la Corte describió que el segundo párrafo del art. 43 C.N. contempla “una tercera categoría conformada por derechos de incidencia colectiva referentes a intereses individuales homogéneos”.

Dichos intereses (verdaderos DERECHOS) fueron descriptos por el máximo tribunal de la siguiente manera: “*En estos casos no hay un bien colectivo, ya que se afectan derechos individuales enteramente divisibles. Sin embargo, hay un hecho, único o continuado, que provoca la lesión a todos ellos y por lo tanto es identificable una causa fáctica homogénea. Ese dato tiene relevancia jurídica porque en tales casos la demostración de los presupuestos de la pretensión es común a todos esos intereses, excepto en lo que concierne al daño que individualmente se sufre. Hay una homogeneidad fáctica y normativa que lleva a considerar razonable la realización de un sólo juicio con efectos expansivos de la cosa juzgada que en él se dicte, salvo en lo que hace a la prueba del daño*”.

¹¹ CSJN, sentencia del 26/08/2003, publicado en JA, 2003-IV-44.

¹² CSJN, causa C. 547. XXXVI, sentencia del 26/08/2003, Fallos 326:2998.

¹³ HALABI, Ernesto c/ PEN -Ley 25.873 – D 1563/04 s/ Amparo (Ley 16.986), Fallo H. 270, XLII, sentencia del 24/02/09

A su vez, consideró también que el art. 43 CN es plenamente operativo y que, por ende, su eficacia debe ser garantizada por los jueces. Aclaró, también, en el consid. 14º que el vacío legal respecto del modo de tramitar estas acciones "no es óbice para que los jueces arbitren las medidas apropiadas y oportunas para una tutela efectiva de los derechos constitucionales que se aducen vulnerados".

Además, cabe señalar que en el consid. 13º expresamente indica que la procedencia de este tipo de acciones requiere la verificación de (i) una causa fáctica común; (ii) una pretensión procesal enfocada en el aspecto colectivo de los efectos de ese hecho; (iii) y la constatación de que el ejercicio individual no aparece plenamente justificado.

Sin embargo, continúa en dicha creación pretoriana (a falta de una regulación legal específica), y señala que "Sin perjuicio de lo cual, también procederá cuando, pese a tratarse de derechos individuales, exista un fuerte interés estatal en su protección, sea por su trascendencia social o en virtud de las particulares características de los sectores afectados".
Más adelante volveremos sobre estos tópicos.

En "ASOCIACIÓN BENGHALENSIS¹⁴" el 7º consid. del voto de MOLINE O'CONNOR Y BOGGIANO dice: "...los amparistas tienen legitimación para interponer la presente acción pues, queda probado en autos, que existen pacientes necesitados de los medicamentos cuya provisión se requiere...y asimismo, el objeto de la pretensión--queda comprendido dentro de los fines de sus estatutos. En tales condiciones se configuran los requisitos señalados por el artículo 43 de la Constitución Nacional en cuanto reconoce legitimación a sujetos potencialmente distintos de los directamente afectados (Fallos: 320:690; 321:1352)..."

Que, asimismo, VÁZQUEZ, en el 9º considerando de su voto, sostuvo: "...una de las situaciones que el constituyente consideró, es aquella en que la afectación de los derechos comprometidos –por su naturaleza-, trae aparejadas consecuencias que repercuten en todos los que se encuentran en una misma categoría...los agravios a los que hace referencia el artículo 43 de la Constitución Nacional tiene un efecto expansivo, de ahí que basta con que se conculquen o desconozcan ciertos derechos de uno solo de los del grupo para que ello incida categóricamente en el resto".

Por último, cabe destacar que la doctrina “HALABI” en general, y muy especialmente la posición fijada allí por la CSJN en materia de legitimación colectiva de las asociaciones de defensa del sector, ha sido ratificada en su totalidad en el fallo dictado en fecha 21 de Agosto de 2013 en la causa “PADEC c/ SWISS MEDICAL s/ Nulidad de cláusulas abusivas” (causa P.361.XLIII).

Estas decisiones, además, pueden ya considerarse como jurisprudencia consolidada en la materia si tenemos presente que la CSJN volvió a ratificar la postura asumida en este último fallo al decidir el 6 de Marzo de 2014 la causa “Unión de Usuarios y Consumidores c/ Telefónica Comunicaciones Personales S.A.” (causa U.2.XLV), el 24 de Junio de 2014 los autos “Consumidores Financieros c/ Banco Itaú Buen Ayre Argentina S.A. s/ ordinario” y “Consumidores Financieros c/ La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. s/ ordinario”, y el 15 de Julio de 2014 la causa “Unión de Consumidores de Argentina c. CTI PCS S.A. s/ Sumarísimo” (causa U.24.XLVI).

III.c- Representatividad adecuada:

Los arts. 52, 53, 54 y 55 de la LDC, o el art. 7º de la Ley N° 13.928 no contienen previsiones en cuanto al requisito de la “representatividad adecuada” en materia de acciones colectivas. Por lo tanto, debemos nuevamente echar mano a la regulación pretoriana de la CSJN, quien, con basamento en el sistema federal de acciones de clase de los Estados Unidos, determinó que tal requisito debe ser analizado por los tribunales al referirse a la idoneidad del representante como uno de los “recaudos” de la acción colectiva (consid. 14º del citado fallo HALABI).

Asimismo, destaca que debe ser parte esencial de dicho análisis que la pretensión no se circunscriba a tutelar los propios intereses del representante, que nos encuadraría en la primera clasificación hecha por la CSJN, sino que por la índole de los derechos en juego, aquella tiene que ser representativa de los intereses de todos los usuarios; tal como se advierte en el caso que nos ocupa.

El requisito de la representatividad adecuada configura uno de los pilares fundamentales del sistema federal de acciones de clase estadounidense, modelo que nuestra CSJN ha decidido seguir a los efectos del trámite de este tipo de procesos colectivos. Allí, la

¹⁴ CSJN. ASOCIACIÓN BENGHALENSIS y otros c/ MINISTERIO DE SALUD Y ACCIÓN SOCIAL – Estado

Regla 23 establece en su apartado (a)(4) que este tipo de acción sólo será certificada en la medida en que los representantes protejan justa y adecuadamente los intereses de la clase afectada (*fairly and adequately protect the interests of the class*).

A nivel local, el art. 7º de la Ley N° 13.928 establece que tratándose de procesos sobre intereses individuales homogéneos debe garantizarse la representación de todas las personas involucradas.

Este estándar, sobre el que se asienta todo el sistema, resulta fundamental a los fines de obtener la admisibilidad de la acción, alcanzando un carácter verdaderamente esencial para que la decisión no vulnere la garantía del debido proceso legal de los miembros del grupo ausentes en el debate¹⁵. Su configuración es importante desde el punto de vista práctico ya que, ausente tal calidad en el representante y sus abogados, la decisión no podrá desactivar el conflicto en su totalidad (tal como en ocasiones se advierte en la celebración de acuerdos transaccionales espurios).¹⁶

Para comprender acabadamente los alcances del instituto, debe tenerse en cuenta que en el marco de un litigio tradicional la “seriedad” del actor se encuentra generalmente asegurada por el hecho de acordarse legitimación (*standing*) sólo a la persona afectada directamente en sus propia esfera individual.¹⁷ Nadie mejor que uno mismo para cuidar sus derechos, o bien –al menos en principio- nadie más interesado en hacerlo.

Por el contrario, en el marco de un proceso representativo -donde el miembro de la clase no participa activamente en el trámite y en ciertas ocasiones se encuentra involucrado sin conocer tal situación (y hasta contra su voluntad expresa en algunos supuestos)- el sistema necesariamente debe prever mecanismos de control para asegurar que quien pretende discutir sobre el conflicto haga obtener a los miembros ausentes una solución que no sería mejor de aquella que obtendrían si estuvieran defendiendo

Nacional- s/ Amparo Ley 16.986. A. 186 XXXIV, sentencia del 1/6/00

¹⁵ GIDI, Antonio “*Las acciones colectivas en Estados Unidos*”, en la obra “*Procesos Colectivos. La tutela de los derechos difusos, colectivo se individuales homogéneos en una perspectiva comparada*”, GIDI – Mc. GREGOR (coordinadores), Ed. Porrúa, México, 2003, p. 6.

¹⁶ Conf. FRIEDHENTAL, Jack H. – KANE, Mary K. – MILLER, Arthur R. “*Civil Procedure*”, Ed. West Publishing Co., St. Paul, Minn, 1985, pp. 730-731.

¹⁷ CAPPELLETTI, Mauro “*Vindicating the public interest through the courts: a comparativist's contribution*”, Acces to Justice, vol. III (Emerging Issues and Perspectives), Dott. A. Giufrè Editore, Milan, 1979, p. 561.

personalmente sus intereses.¹⁸ De esta premisa surge la previsión expresa de la *Rule 23(a)(4)* y el carácter esencial que reviste para el sistema.

Este control judicial de la idoneidad del representante, sin embargo, sólo debería aplicarse en nuestro sistema jurídico a personas individuales. Como bien señalan MAURINO Y SIGAL al trabajar sobre el tema, “*La adecuación de estas representaciones está definida por el art. 43 CN., y aceptada por la Ley de Defensa de Consumidor 24240 (...)* Las normas mencionadas consagran -a priori- que estos sujetos tienen representatividad suficiente para defender judicialmente los derechos de incidencia colectiva. En el caso de **las ONGs** la legislación evita la necesidad de análisis jurisdiccional de la representación caso por caso, dada la habilitación legal-administrativa y previa -mediante la inscripción en el Registro de Asociaciones de Consumidores...” (la negrilla me pertenece).¹⁹

En este contexto, cabe tener por acreditada la capacidad representativa de ASOCIACIÓN AZUL, Organización sin Fines de Lucro, debidamente inscripta en agosto de 2008, que tiene por misión el apoyo, la promoción y contribuir a la vida independiente de las personas con discapacidad, sin distinción alguna, y su inclusión en la comunidad, según nuestras propias ideas, opiniones, preferencias, deseos y necesidades.

De la lectura de su estatuto, se destaca que la pretensión aquí perseguida se encuentra incluida en sus objetivos y fines, con lo cual, a la luz de lo sostenido por la CSJN en el fallo “ASOCIACIÓN BENGHALENSIS” los amparistas tiene plena legitimación para iniciar el presente amparo.

En aras de tal meta, ha desarrollado innumerable cantidad de acciones, programas y/o proyectos tendientes a que las personas con discapacidad logren ser protagonistas de sus propias vidas y ejerzan su pleno control.

Investigan, diseñan y proponen soluciones superadoras para que aquellas puedan desarrollar su Vida Independiente, que les permita la realización de los principios y acciones proclamados en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, entre ellos se destaca, el principio de accesibilidad.

¹⁸ GIDI, Antonio “Las acciones colectivas en Estados Unidos”, en la obra “Procesos Colectivos. La tutela de los derechos difusos, colectivo se individuales homogéneos en una perspectiva comparada”, GIDI – Mc. GREGOR (coordinadores), Ed. Porrúa, México, 2003, p. 6.

Concretamente, desde la asociación se ofrecen continuamente, (i) cursos de capacitación destinados a formar asistentes personales para personas con discapacidad, debidamente certificado por el Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires (en la actualidad se está desarrollando su 5^a edición); (ii) orientaciones a personas con discapacidad sobre cuestiones prácticas de acceso a sus derechos, y a padres en relación a la educación inclusiva; (iii) Capacitaciones sobre la Convención de los Derechos del Niño (dictadas por adolescentes y jóvenes con discapacidad, en conjunto con el Colectivo por los Derechos de la Infancia de Argentina- www.colectivoinfancia.org.ar); (iv) Actos de difusión sobre las formas y modos de comunicación alternativa aumentativa (CAA); (v) Capacitaciones sobre el uso de la CAA; (vi) Colaboración constante y orientación general en la sede social de la ASOCIACIÓN.

Además participa en la Federación de Entidades Culturales y Deportivas de La Plata en una red de organizaciones en defensa de la inclusión de las personas con discapacidad y es socia de Inclusión Internacional e Inclusión Interamericana.

Sólo para fortalecer aún más la notoriedad que la ASOCIACIÓN tiene, y su sobrada capacidad como representante adecuada de la clase, a continuación se mencionan los últimos logros y servicios brindados por la misma:

(i) Adhesión como miembro de Inclusión International (<http://inclusion-international.org/in-focus-asociacion-azul/>).

(ii) Exposición el Día de Debate General sobre el artículo 19 de la Convención de Derechos de las Personas con Discapacidad (Ginebra, año 2016). Allí, se instauró la impostergable necesidad de que los Estados realicen los cambios para que las personas con discapacidad dejen de estar aisladas en instituciones y pasen a vivir en la comunidad, realizando sus propias elecciones y en control de sus vidas. (<http://www.asociacionazul.org.ar/novedad/juan-cobenas-participo-como-expositor-en-el-dia-de-debate-general-sobre-el-aticulo-19-de-la-convencion-de-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-10/>).

(iii) Se abrió una página de facebook denominada “La Plata por una Ciudad Accesible”, donde se invita a todos los ciudadanos residentes o transeúntes de la localidad a

¹⁹ MAURINO, Gustavo - SIGAL, Martín "Halabi": *la consolidación jurisprudencial de los derechos y*

que envíen foto de los obstáculos que presenta el diseño urbano de la Ciudad, para que sirva de **control respecto del respeto al principio de accesibilidad**, que en sus propias palabras, “les impida a las personas con discapacidad hacer todo lo que hacen los demás”.

(iv) Seminario “Construyendo una Educación Inclusiva: una experiencia desde Argentina”. El mismo fue parte de una serie de seminarios sobre educación inclusiva, una iniciativa de la Red Interamericana de Formación Docente (RIED), de la Organización de Estados Americanos (<http://riedamericas.net/>), en conjunto con la Red Regional de Educación Inclusiva (RREI) (<http://rededucacioninclusiva.org/cursos-y-webinarios/>). Su objetivo fue presentar una experiencia de trabajo colaborativo entre docentes vinculados a la educación inclusiva en el ámbito de la Asociación Azul. En esta experiencia se describe cómo se fue conformando un espacio de estudio e intercambio entre docentes comprometidos con la inclusión, en sus lugares de trabajo, con sus estudiantes y sus familias; profesionales cuyos conocimientos están en permanente transformación, que transitan el día a día construyendo soluciones posibles, creativas, originales a problemas reales que la inclusión les propone en diversos contextos.

(v) Taller: “Incidencia para Defender Nuestros Derechos: ¿Cómo se hace?”. Fue realizado en conjunto con la Clínica Jurídica de Derechos Humanos y Discapacidad de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNLP

(vi) Presentaciones al Poder Ejecutivo Provincial y Nacional:

- Pedido de audiencia. (<http://www.asociacionazul.org.ar/novedad/solicitamos-entrevista-con-gobernadora-vidal---congelamiento-de-vacantes---funcionamiento-pleno-de-coprodis-19/>)
 - Se ofrece modelo para reclamar la restitución de las pensiones por incapacidad ante ANSES. (<http://www.asociacionazul.org.ar/novedad/reclamo-urgente-restitucion-de-la-pension-por-discapacidad--33/>)

(vii) Presentaciones ante el Poder Judicial:

- **DEMANDA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA COLECTIVA contra el Estado de la Provincia de Buenos Aires y contra IOMA**, con la intención de lograr que el Instituto garantice a las personas con discapacidad afiliadas, el derecho/prestación de

asistencia personal de acuerdo a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

(viii) Publicaciones:

- Un Manual General, denominado “Hacia una Ciudad Accesible” (http://www.asociacionazul.org.ar/uploads/Construyendo_una_Educacion_Inclusiva_-Asociacion_Azul_1.pdf.)
- Manual de Educación Inclusiva. (<http://www.grupoart24.org/publicaciones.php>)

En definitiva, ASOCIACIÓN AZUL viene trabajando hace tiempo por la vida independiente e inclusión de las personas con capacidades diferentes, encontrando su basamento en los principios y pilares del Movimiento de Vida Independiente:

- Derechos humanos, civiles y políticos.
- Auto-ayuda (Apoyo entre Iguales).
- Posibilidad para ejercer poder (Empoderamiento).
- Responsabilidad sobre la propia vida y acciones.
- Derecho a asumir riesgos
- Vivir en la comunidad
- Toda vida humana tiene un valor.
- Todos/as, cualquiera que sea su diversidad, son capaces de realizar elecciones.

• Las personas con diversidad funcional lo son por la respuesta de la sociedad a su diversidad física, intelectual y sensorial y tienen derecho a ejercer el control de sus vidas.

• Las personas con diversidad funcional tienen derecho a la plena participación en la sociedad.

Por lo tanto, sus credenciales en cuanto a la adecuada representación que ejerce del colectivo afectado, resultan suficientes para tener por acreditado tal requisito esencial de admisibilidad para los procesos estructurales.

En el presente caso, no puede haber ápice alguno para la duda, respecto de interés compartido por toda la clase afectada y por la propia ASOCIACIÓN que viene hace años desarrollando una tarea a destajo a fin de ir superando las diversas barreas que existen en la inclusión (y por ende igualdad) de todas las personas y el afianzamiento de los derechos económicos, sociales y culturales reconocidos, destacándose aquí, la citada igualdad, al trabajo, a la educación, a la accesibilidad, que permitan a la vida digna e independiente de TODOS.

Ahora bien, ¿cómo podemos sostener que tales derechos se encuentran garantizados cuando la prestación de un servicio PÚBLICO como el transporte excluye a determinadas personas por su sola capacidad motora? Indefectiblemente, todos estos tópicos se encuentran íntimamente unidos, una persona en silla de ruedas, por citar un ejemplo, no puede sentirse incluida y empoderada en el desarrollo de su vida independiente, si las empresas transportistas, concesionarias del servicio en cuestión, no brindan con las unidades automotoras del caso la posibilidad de trasladarse hacia el colegio, facultad, trabajo y/o cualquier otro punto de esparcimiento.

EL INCUMPLIMIENTO DIARIO DE LAS ADECUACIONES EXIGIDAS POR LEY QUE COMETE LA DEMANDADA PROVOCA QUE LA CIUDAD DE LA PLATA SE CONVIERTA EN UNA CÁRCEL PARA LOS DISCAPACITADOS MOTORES; SON PRESOS EN SU PROPIA CIUDAD.

Destaquemos que la ASOCIACIÓN AZUL no inicia la acción con una pretensión indemnizatoria, sino que tal como determina la vía judicial elegida, se persigue la condena a cumplir con las adecuaciones en la infraestructura de las unidades con las que la accionada presta el servicio de transporte urbano, en observancia del plexo normativo que en los acápite sucesivos se aborda. **La pretensión es impedir que la empresa demandada continúe con su conducta omisiva y antirreglamentaria.**

Como única petición económica, tenemos la pretensión 2.6, en la cual esta parte solicita la aplicación del art 52 bis de la LDC, requiriendo una multa civil en máximo de su escala, por la grave violación y la continuidad a lo largo del tiempo del accionar de la propia demandada. Esta parte con una demostración de buena fe, y con el objetivo claro de la restructuración de las unidades de ómnibus por sobre cualquier derecho, OFRECE COMO

MEJOR MEDIDA PARA LAS PARTES, que esa propia multa que la empresa se encuentra obligada a abonar, sea reinvertida por la misma en la adaptabilidad de los colectivos.

Con lo expuesto, esta parte no tiene pretensión económica de lucro, sino una pretensión social, que es el poder transportar a las personas con capacidades físicas diferentes y/o una locomoción limitada.

Lo ha dicho la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, sobretodo se encuentra muy latente en los votos del ministro Soria, que en esta clase de procesos, donde aún no existe una regulación vigente que los regule, “se necesitan mayores niveles de involucramiento de las partes en la búsqueda de la solución”. Lo expuesto es lo realizado por la Asociación Azul, así como por el afectado, que demostrando no tener una búsqueda económica, solicitan que la multa civil sea en el máximo de la escala por la gravedad del incumplimiento, pero que una vez sancionado, ese dinero sea reinvertido por los propios actores en los micros de la demandada con el fin de colaborar en el cumplimiento de la pretensión principal.

Se encuentra a las claras, por lo dispuesto en nuestra carta magna (art. 43 segundo párrafo), por la reseña jurisprudencial realizada anteriormente, y por la doctrina mayoritaria en el tema; **que ASOCIACIÓN AZUL se encuentra legitimada para iniciar la presente acción, en protección de los intereses individuales homogéneos comprometidos, dando cumplimiento así a la exigencia del art. 7º de la Ley N° 13.928.**

IV.-PROCEDENCIA DE LA ACCIÓN:

Utilizando el sustento normativo que brindan los artículos 20 inciso 2) de la Constitución Provincial, artículo 43 de la Constitución Nacional, y la propia ley 13.928, se hace procedente la acción impetrada, toda vez que en autos se configuran los presupuestos sustanciales del amparo.

La procedencia de la vía amparista se halla condicionada a la existencia de un acto, hecho u omisión, que en forma actual o inminente, lesione, restrinja, altere o amenace el ejercicio de derechos o garantías constitucionales con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta.

En la acción que nos ocupa la ilegalidad y arbitrariedad del acto lesivo aparece de modo claro y manifiesto tornando procedente la presente por cuanto estamos frente a un

acto que tiene con claridad las características de herir con atropello e ilegitimidad manifiesta garantías constitucionales (artículos 14 bis, 16 y 43 de la Carta Magna; artículo 20 de la Constitución Provincial y artículo 1º de la ley 13.928).

Atento a las circunstancias fácticas que nos traen al presente pleito, la acción de amparo resulta el único medio urgente que poseemos para afrontar la violación de las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los derechos involucrados. La demora en la prosecución de una acción ordinaria, no hace más que avalar la omisión de prestar el servicio de una manera incorrecta y DISCRIMINATORIA. Día a día, la no adaptabilidad de las unidades de transporte, provoca incumplimientos a nuestro bloque constitucional y a la vastísima normativa provincial.

El propio artículo 4 de la ley provincial de amparo, prevé que tiene legitimación para actuar, toda persona física o jurídica que se encuentre afectada en sus derechos o intereses. Dicho requisito legal, se encuentra arduamente demostrado (ver prueba ofrecida: acta del escribano Fabiano; prueba anticipada autos “Asociación Azul c/ Transporte la Unión línea 202 s/ Medida Preliminar”).

El artículo 5 de la ley citada, prevé el supuesto de **las violaciones periódicas**. Lo expuesto es lo que sucede en el caso en cuestión, donde cada día que transcurre sin la adaptabilidad de los micros, una persona con discapacidad motriz queda excluida del transporte público. Cada micro que la accionada afecta al servicio de transporte es una nueva violación, a los derechos humanos reconocidos en el bloque convencional, a las leyes nacionales, a la Ley Provincial N° 12.502 y su Decreto Reglamentario. Cada unidad que comienza su recorrido, configura un nuevo día de aislamiento y discriminación de las personas que necesitan de otra estructura en el colectivo para ser incluidos en la sociedad.

Tiene dicho nuestro máximo tribunal provincial que, “*El plazo de caducidad al que el artículo 6º de la Ley N° 7166 [hoy Art. 5º de la Ley N° 13.928] sujeta la procedencia de la acción de amparo, no rige cuando a través de este remedio se impugna una conducta omisiva*”²⁰

Como ya ha manifestado la Suprema Corte bonaerense tratándose el presente amparo de una acción dirigida a hacer cesar la omisión dolosa, en este caso, de una

persona jurídica del derecho privado, respecto al tipo de servicio público inclusivo que debe brindar, el artículo 5° de la Ley N° 14.192 no resulta aplicable.

Asimismo, la lesión que nos ocupa resulta periódica, toda vez que se configura con cada colectivo que en cada ocasión pasa por las “paradas” asignadas y cubre el recorrido, con lo cual a la luz del art. 5° *in fine* de la Ley N° 13.928 cabe entender que el plazo para deducir la acción comienza a computarse respecto de cada omisión; es decir el mismo tiene inicio en todas aquellas ocasiones en que un colectivo no adaptado llegue a la parada, “haciendo” en forma continua, y en varias ocasiones, a lo largo de un mismo día.

Al respecto tiene dicho nuestra SCBA “*Las cuestiones atingentes al plazo de caducidad, en el marco de la acción de amparo, deben interpretarse con criterio restrictivo y, en caso de duda, estarse a favor de la apertura de la vía.*”²¹

En lo que respecta al plazo del procedimiento judicial a utilizar, la LDC establece que “...los derechos establecidos en esta ley regirán **las normas del proceso de conocimiento más abreviado...**” (art. 53). Asimismo, el art. De la Ley N° 13.928 determina que “La acción de amparo tramitará según las reglas establecidas en la presente ley. **Supletoriamente, se aplicarán las normas del juicio sumarísimo contempladas en el Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia de Buenos Aires...**” (art. 5).

Como podemos apreciar, los derechos en juego, poseen una urgencia tal que ameritan la utilización de las estructuras procesales que posean los plazos más cortos a los fines de resolver los problemas de fondo; encontrándose ello contemplado en la normativa bajo análisis. Por ello se solicita que haciendo eco de lo dispuesto, **se haga aplicación de los plazos dispuestos por la Ley N° 13.928.**

En el actual supuesto, en la omisión de poseer una flota adecuada, encontramos una violación en un hecho único que repercute sobre un grupo de personas perfectamente identificado, que son las personas que transitan en sillas de ruedas o poseen una locomoción limitada. La acción lesiona intereses individuales homogéneos, sobre cada persona con capacidades diferentes, y prueba de la imposibilidad de accionar

²⁰ SCBA, causa B. 65.047 “BAZZI, Iris Mabel c/ PROVINCIA DE BUENOS AIRES (Instituto de Previsión Social) s/ Amparo”.

²¹ (SCBA LP L 119066 S 06/04/2016 Juez PETTIGIANI (SD)
Carátula: H.M. Azul S.A. contra Abisini, Angel Armando y otros. Amparo.)

individualmente, es que la regulación provincial posee más de 17 años, y aún no se inició ninguna acción en la justicia que busque regularizar semejante incumplimiento.

Integración de la clase:

La representativa de la clase afectada, la cual resulta de imposible cuantificación exacta, por la lógica razón de que las personas que utilizan silla de ruedas o tiene movilidad reducida, pueden enfrentarse a tal contingencia de un momento a otro (por ej. por accidente), se encuentra perfectamente cubierta con la presentación de la ASOCIACIÓN y de un ciudadano que necesita del transporte adaptado como resulta ser el actor, Daniel SARMIENTO. La cuantificación de la clase es un formalismo judicial de imposible certeza, pero LA IDENTIFICACIÓN CUALITATIVA se encuentra perfectamente cumplida y son todas aquellas personas que posee una discapacidad motriz que para su traslado necesitan del uso de una silla de ruedas y/o cualquier otro elemento de asistencia por la limitación de su capacidad motriz.

Lo ha dicho nuestro máximo tribunal federal, en la causa “Verbitsky, Horacio s/ habeas corpus”, que para identificar la clase no es necesario conocer el número exacto de las personas que integran la misma, debido a que no siempre se habla de una “x” cantidad de personas, **sino que quien acciona debe hacer referencia “a todos aquellos que estén en la misma situación.”** En la causa citada, hubiera sido imposible identificar cuantas personas se hallaban detenidas en comisarías, y superado ello conocer el estado procesal de todas. Pero si se pudo definir el grupo afectado, como todos aquellos que estuvieran ilegalmente detenidos y/o en condiciones indebidas.

Sin perjuicio de lo expuesto, identificaremos la clase afectada e intentaremos su cuantificación aproximada, requisito esencial para la admisión de una acción colectiva, y la posibilidad de verificar a los legitimados como adecuados representantes de la clase.

Fue nuestro máximo tribunal nacional, quien jurisprudencialmente estableció, al dictar la sentencia en la causa “HALABI”, que *“la admisión formal de toda acción colectiva requiere la verificación de ciertos recaudos elementales que hacen a su viabilidad tales como la precisa identificación del grupo o colectivo afectado”* (consid. 20°), y más recientemente, dicho tribunal volvió a pronunciarse sobre este punto en “Asociación

*Protección Consumidores del Mercado Común del Sur c/ Loma Negra Cía. Industrial Argentina S.A. y otros*²²

En este último precedente la Corte recordó que la admisión formal de las acciones colectivas en tutela de derechos individuales homogéneos requiere “entre otros aspectos, que el demandante identifique en forma precisa al grupo o colectivo afectado que se pretende representar” y remarcó la importancia de tal recaudo señalando que “la definición de la clase es crítica para que las acciones colectivas puedan cumplir adecuadamente con su objetivo”.

Ello así en virtud de que “la adecuada y detallada determinación del conjunto de perjudicados por una conducta u acto permite delimitar los alcances subjetivos del proceso y de la cosa juzgada y, además, aparece como un recaudo esencial para que los tribunales de justicia puedan verificar la efectiva concurrencia de los requisitos establecidos en la jurisprudencia de esta Corte para la procedencia de la acción. Sólo a partir de un certero conocimiento de la clase involucrada el juez podrá evaluar, por ejemplo, si la pretensión deducida se concentra en los efectos comunes que el hecho o acto dañoso ocasiona o si el acceso a la justicia se encontrará comprometido de no admitirse la acción colectiva” (considerando 9°).

Teniendo en cuenta estas premisas, vale destacar que esta parte viene a representar a la **clase conformada por todas las personas con capacidades motrices diferentes**, que circulen en silla de ruedas o no, que necesiten de otro tipo de asistencia para trasladarse, y por ende requieran de la adaptabilidad de los colectivos para garantizar el principio de accesibilidad (como por ejemplo, la rampa de acceso). Asimismo, esta clase se encuentra integradas por todas aquellas **personas que posean una locomoción limitada** que pudiendo acceder a un micro aun cuando el mismo no se encuentra adaptado, necesitan de asientos con mayor seguridad, espacio para colocar sus muletas, etc.

Número de afectados que componen la clase. Estimación bajo declaración jurada. Hecho de público y notorio conocimiento. Eventualmente, presunción. Eventualmente, se ordene a la demandada brindar información:

²² [CSJ 566/2012 (48-A); CSJ 513/2012 (48-A)/RH1; CSJ 514/2012 (48-A)/RH1].

Además de la precisa caracterización del grupo afectado, la CSJN señaló en “HALABI” que la acción colectiva en tutela de derechos individuales homogéneos requiere que exista un hecho que afecte a una “*pluralidad relevante de derechos individuales*” (consid. 13°).

La determinación de la clase depende de información externa y factores ajenos a los actuales representantes. Pero ello no niega ni puede desconocer la cantidad de personas que necesitan de asistencia para poder utilizar un servicio público.

Haciendo un cálculo estimativo, existe un número mayor a las 100 mil personas en la ciudad de La Plata y alrededores que poseen alguna discapacidad. Al presente número se arriba estimando un 10% de la población total aproximada, y conforme la información brindada por el Estado. Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 (Censo del Bicentenario - Población con dificultad o limitación permanente, de Octubre de 2014 - Serie C - Instituto Nacional de Estadística y Censos INDEC - República Argentina), “*La prevalencia obtenida para el total del país a nivel población es de 12,9%, lo que representa 5.114.190 personas que declaran tener alguna dificultad o limitación permanente. A nivel hogar es de 30,6%.*” Es decir, es el propio estudio realizado por el Estado, quien nos anoticia que en 3 de cada 10 hogares vive hoy una persona con discapacidad en Argentina.²³

Diarios de mucha circulación en el país, han publicado el censo, ratificando los datos que el mismo arroja, buscando la concientización acerca de la información.²⁴

El INDEC (www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/sociedad/PDLP_10_14.pdf) arroja el mismo número, afirmando un 12,9% aproximado de personas con discapacidad en nuestro país.²⁵

La Organización Mundial de la Salud, según estimaciones realizadas en el año 2010, estableció que un 15% de la población mundial se encontraba dentro del grupo que nos ocupa. La cifra se encuentra en alza, y ha incrementado de manera considerable. En el

²³ [https://www.change.org/p/presidente-de-la-nacion%CC%83n-argentina-ing-mauricio-macri-censo-en-discapacidad-argentina-2017](https://www.change.org/p/presidente-de-la-nacion-argentina-ing-mauricio-macri-censo-en-discapacidad-argentina-2017)

²⁴ https://www.clarin.com/sociedad/indec-sale-relevar-cuantas-personas-discapacidad-argentina_0_HkIXmgBhz.html

²⁵ www.indec.gob.ar

año 1970, el porcentaje ascendía al 10%. Ello es una razón más por la que debemos pensar en las sociedades futuras, y en evitar la discriminación y aislamiento.²⁶

En el año 2016, se realizó un censo por el Servicio Nacional de Rehabilitación dependiente del Ministerio de Salud de la Nación quien informa que “en la República Argentina, durante el año censado (2016), fueron emitidos 225.865 Certificados Únicos de Discapacidad (en adelante CUDs). **La provincia de Buenos Aires fue la que efectuó la mayor cantidad de certificados con un 39,95 % (90.236 certificados), del total de CUDs emitidos en el país, manteniendo el mismo volumen relativo que en años anteriores.** En segundo lugar, este año, se ubica la Ciudad de Buenos Aires con el 10%³. Entre ambas suman el 50% de la certificación”.²⁷

Los datos aportados ayudan a la identificación de la clase, a una cuantificación aproximada, y fundamentalmente a un acercamiento de la cantidad de gente que se encuentra excluida por la privación del servicio de transporte público en debida forma.

Esta parte, **estima –con carácter de declaración jurada-** que existe como MÍNIMO de un 10 % de la población que se encuentra afectada por el accionado, y sabiendo la ciudad posee una población fija aproximada de 700.000 personas (censo del año 2010), creemos que **la suma mínima** de la clase afectada podría ascender a una suma de 70.000 individuos.

A lo expuesto debemos adicionarle que existen muchas personas que quedan por fuera del censo porque no poseen el CUD. Diversas razones hacen que los mismos no los tengan, como la imposibilidad de tramitarlos, y no por ello debe excluirlas de la clase. Por lo que el número seguramente sea mayor a la estimación realizada a partir de los datos oficiales.

Para el supuesto que V.S. considere insuficiente esta estimación inicial bajo declaración jurada, solicito tenga presente que la pluralidad relevante de personas (y derechos) afectadas **es un hecho de público y notorio conocimiento** en el presente caso.

Ello a la luz de: (i) el alcance de las pretensiones promovidas por mis mandantes, que involucran a todos los sujetos de movilidad reducida; y (ii) la posición de la

²⁶ http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/es/ y

<http://www.who.int/features/factfiles/disability/es/>

²⁷ <https://www.snr.gob.ar/wp-content/uploads/2017/08/Anuario-2016-FINALRE.pdf>

demandada en el servicio de transporte entre las ciudades de La Plata-Berisso, de la cual se desprende –insisto, como hecho de público y notorio conocimiento- que resulta imposible (ya ni siquiera impracticable) unir a todos sus clientes en un proceso si no es por medio de una acción colectiva.

A todo evento, en caso de no bastar la declaración jurada solicito a V.S. que tome en consideración que se trata de información pública a la cual todos podemos acceder, dependiendo de los censos que realice el estado. Es imposible conocer a todos los discapacitados de dos ciudades y/o pretender que una sola Asociación pueda nuclearlos como miembros.

Frente a esta situación, esta parte entiende que V.S. debe al menos reconocer una presunción (rebatible, por supuesto) de que existe en el caso una pluralidad relevante de individuos afectados.

Finalmente, y a todo evento, el hecho de que se trata de información que sólo está en poder del Estado con quién la demandada tiene una vinculación directa a partir de la concesión del servicio público comprometido, **surge la conveniencia de aplicar los principios sobre carga dinámica de la prueba.**

Sumado a lo anteriormente citado, debemos mencionar lo dispuesto en el Título Quinto, Capítulo Primero, Sección tercera, del nuevo código civil, citando el art. 1735, el cual dice: *“Facultades judiciales. No obstante, el juez puede distribuir la carga de la prueba de la culpa o de haber actuado con la diligencia debida, ponderando cuál de las partes se halla en mejor situación para aportarla. Si el juez lo considera pertinente, durante el proceso debe comunicar a las partes que aplicará este criterio, de modo de permitir a los litigantes ofrecer y producir los elementos de convicción que hagan a su defensa”.*

Desde ya dejamos sentada la petición para que se aplique la carga dinámica de la prueba, comunicando tal situación a la demandada en el primer despacho, ello en ejercicio de las facultades otorgadas a vuestra señoría para obtener la información apropiada para resolver el pleito.

Retomando la procedencia de la acción no debemos olvidar que, TODA persona humana es titular del derecho a la vida, a mantener su integridad física y a poder transitar libremente por el país –artículo 10 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires

y artículo 33 de la Constitución Nacional- por lo que el gobierno pleno del cuerpo o auto posesión para el hombre es fundamental en tanto portador de una facultad creadora de otros bienes en el mundo y medio de manifestación de su personalidad; además diversos Tratados de Derechos Humanos, con jerarquía constitucional (artículo 75 inciso 22 de la Constitución Nacional) contienen normas que garantizan a las personas su derecho a la vida, a la salud, a la educación, al transporte, etc.

Por citar normativa internacional que es ley suprema en nuestra legislación , tenemos “La CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD (promulgada en Guatemala en 1999 y ratificada por Argentina mediante Ley Nacional 25.280), donde se establece **la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad;** la CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD – CDPD- (nuestro País aprobó tanto la Convención como su Protocolo Facultativo en junio de 2008 mediante la Ley Nacional N° 26.378 y aquella asumió jerarquía constitucional con el dictado de la Ley N° 27.044 -B.O. del 22/12/14-), donde se establece fundamentalmente el **principio de accesibilidad** para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, **al transporte y demás servicios de uso público**, a fin de garantizar su vida en forma independiente y participación plena en todos los aspectos de la misma y de las garantías y libertades fundamentales.

Tales principios, reitero, han sido incorporados expresamente al derecho público provincial, a partir de la reforma de 1994, conforme se desprende del artículo 11 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires.

Es ya larga la tradición que la doctrina judicial ha impuesto en el amparo a partir de los casos SIRI y KOT.

Tal como lo ha sostenido el más Alto Tribunal de la Nación, cuando se halla restringido sin orden de autoridad competente un derecho asegurado por la Constitución “...basta esa comprobación inmediata para que la garantía constitucional invocada sea establecida por los jueces en su integridad, sin que pueda alegarse en contrario la inexistencia de una ley que la reglamente: la garantías individuales existen y protegen a los

individuos por el solo hecho de estar consagradas en la Constitución e independientemente de las leyes reglamentarias..." (in re, "Siri" del 27/12/57; Morello – Vallefín "El amparo. Régimen Procesal, editorial LEP 3° edición página 3).

Más adelante el Superior Tribunal al expedirse el 5/09/58 en la causa "KOT" tuvo oportunidad de precisar con mayor rigor los presupuestos sustanciales del amparo. En esta oportunidad concluyó que la Constitución estaba dirigida irrevocablemente a proteger los derechos individuales no sólo frente a los actos del Estado – como aconteció en el caso SIRI – sino también frente al ataque de otros individuos. En la ocasión se dijo "... *Además de los individuos humanos y del Estado, ahora una tercera categoría de sujetos, con o sin personalidad jurídica, que solo raramente conocieron los siglos anteriores: los consorcios, los sindicatos, las asociaciones profesionales, las grandes empresas, que acumulan casi siempre un gran poder material y económico. A menudo sus fuerzas se oponen a las del Estado y no es discutible que estos entes colectivos representan, una fuente de amenaza para el individuo y sus derechos esenciales...*". De allí en más con sus vaivenes y matices el amparo se abrió camino en nuestro estado de derecho hasta su total recepción constitucional en el artículo 43 de la actual Constitución Nacional y artículo 20 inciso 2 de la Carta Magna Provincial; emplazándose a partir de la mentada reforma como el primero de los mecanismos tutelares de los derechos y garantías fundamentales, pues su apertura no está condicionada solo a la inexistencia de otro remedio o vía judicial o administrativa que permita obtener la protección del derecho o la garantía institucional de que se trate, sino también a la ineptitud de aquellas para hacerlo en tiempo y condiciones oportunas.

En virtud de lo expuesto cabe decir que, resulta indudable que en el supuesto que nos ocupa, es típico en cuanto a la solución que la Justicia debe decidir mediante la utilización de este remedio procedimental. La Corte Suprema de Justicia de la Nación ha sostenido que: "*Siempre que aparezca de modo claro y manifiesto el daño grave e irreparable que se causará remitiendo el examen de la cuestión a los procedimientos ordinarios, administrativos y/o judiciales, corresponde que los jueces restablezcan de inmediato el derecho restringido por la rápida vía del recurso de amparo* (RED. 22 – página 84 número 40). El amparo es, un "*proceso excepcional utilizable en las delicadas y extremas situaciones en las que por carencia de vías legales aptas, peligra la salvaguarda de derechos*

fundamentales y exige para su apertura circunstancias muy particulares caracterizadas por la presencia de arbitrariedad, e ilegalidad manifiesta, que ante la ineficacia de los procedimientos ordinarios origina un daño concreto y grave, sólo eventualmente reparable por esta vía urgente y expeditiva (E.D. 125 – 544; 127 – 510).

También se ha sostenido que cualquier derecho humano de libertad, e incluso ciertos derechos humanos sociales reconocidos, por el artículo 14 bis de la Constitución Nacional, aun cuando ya legislados por ley, pueden ser tutelados por vía de amparo (RED 22 Pág. 85 Nro. 52).

En el caso que nos ocupa es evidente que no hay una vía idónea que, en tiempo propio y oportuno, garantice el derecho al transporte, y con lo que ello conlleva en la posibilidad de ejercer otros derechos como salud, trabajo y/o educación. Continuar privando de la utilización del transporte público a personas, solamente por sus condiciones físicas, implica que los mismos no tengan acceso a una facultad, a un hospital o sin ir mucho más allá, es casi una prohibición de salir de su vivienda. Consecuentemente, debe declararse a través de la vía intentada la necesidad de reestructurar la flota de micros que posee la demandada, mediante una vía urgente que NO provoque NUNCA MAS la posibilidad encontrar a una persona en silla de ruedas en una parada de ómnibus, esperando un colectivo adaptado por un lapso mayor al que establece nuestra normativa (ver acta del escribano Fabiano –casi dos horas sin circular un micro adaptado-). Ha señalado en este orden de ideas la Corte Suprema de la Nación que “*El amparo es el procedimiento judicial más simple y breve para tutelar real y verdaderamente los derechos consagrados en la Ley Fundamental, explicitando la imprescindible necesidad de ejercer esa vía excepcional para la salvaguarda del derecho fundamental de la vida y de la salud* (Fallos 321:2823; 325:292); destacando además expresamente que: *El derecho a la vida es el primer derecho natural de la persona humana preexistente a toda legislación positiva que resulta garantizado por la Constitución Nacional...y que la vida de los individuos y su protección- en especial el derecho a la salud – constituye un bien fundamental en sí mismo, que a su vez, resulta imprescindible para el ejercicio de la autonomía personal...*” (CSJN Fallos: 302: 1284; 310:112; 323:1339).

Con lo expuesto, la procedencia del amparo es a todas luces la vía idónea para detener el obrar omisivo doloso de la demanda, **quien por su afán de medir sus**

decisiones en términos económicos, incumple la normativa vigente, tendiente a equilibrar la situación de un grupo vulnerable como el colectivo afectado.

Además, la vía es la pertinente cuando se cumplimentan los tres elementos que por creación pretoriana ha impuesto la CSJN: (i) una causa fáctica común; (ii) una pretensión procesal enfocada en el aspecto colectivo de los efectos de ese hecho; (iii) y la constatación de que el ejercicio individual no aparece plenamente justificado²⁸. Y aún, cuando así no fuere considerado por VS., existe un “**fuerte interés estatal en su protección**”, basta sólo repasar las adhesiones a las normas supraconstitucionales y al desarrollo de la normativa local que ha impulsado La República Argentina, y en el caso, la Provincia de Buenos Aires.

Si bien aún estamos en deuda con la reglamentación legal del proceso en clave colectiva, “*...el vacío legal no es óbice para que los jueces arbitren las medias apropiadas y oportunas para una tutela efectiva de los derechos constitucionales que se aducen vulnerados...*”²⁹

Por todos lo expuesto, considerando los derechos humanos gravemente violados, y atento a la jurisprudencia mayoritaria e imperante en la materia, solicito se declare admisible la acción, debiendo prosperar todas y cada una de las pretensiones del presente escrito inicial.

Entonces, estamos en condiciones de afirmar que se cumplimentan todos los extremos que una acción de amparo colectivo en defensa de derechos individuales homogéneos. Para ello, sólo basta repasar el considerando 3 del voto del Dr. SORIA en el fallo “KERSICH”³⁰: *El art. 7 de dicha norma [en relación a la Ley N° 13.938], prescribe que al interponer un amparo colectivo la demanda debe contener una referencia específica de sus efectos comunes, en orden al grupo de personas que experimenten la afectación emergente del acto o la omisión objeto de la pretensión. Respecto de las causas en defensa de “intereses individuales homogéneos” el mismo art. exige centrar el planteo “... en los efectos comunes” de la controversia e identificar el “hecho único o complejo que cause la lesión”, y también alude a la necesidad de contar con una “adecuada representación de todas las*

²⁹ Fallo Halabi, *cit.*

³⁰ SCBA Causa Q. 71.837 “Kersich, Juan G. y otros contra Aguas Bonaerenses S.A. y otros sobre amparo”

personas" pertenecientes al grupo afectado, el que debe ser claramente identificado. La consideración de la idoneidad de quien pretenda investir ese rol se halla contenida en el precepto mencionado, que instituye la carga de articular las cuestiones de hecho y de derecho que sean comunes y homogéneas a todo el colectivo comprometido. A su vez, se requiere la debida notificación y publicidad del litigio, de consuno con el art. 8, que contempla la inscripción de los amparos colectivos en el Registro especial creado en el art. 21 de la ley, a los fines de tomar conocimiento de la eventual existencia de otras acciones con un objeto similar o referidas al mismo derecho o interés colectivo o que comprometan en forma total o parcial al mismo colectivo (en concordancia, ver art. 1, Anexo I de la Acordada 3660, SCBA).

La identificación solicitada por nuestra jurisprudencia mayoritaria se encuentra vastamente cumplida.

V. HECHOS:

En el presente acápite vamos a desarrollar las ya introducidas circunstancias fácticas que generan el inicio de la presente acción.

El origen se encuentra en el incumplimiento a la adaptabilidad de los micros para el transporte de personas con movilidad reducida y/o sujetos que se encuentran su única forma de traslado en una silla de ruedas. La inobservancia se produce respecto del plexo normativo que rige la materia, y que por una cuestión de orden y simplicidad se relate en los acápite subsiguentes.

El reclamo surge desde un sector grande la sociedad que se encuentra imposibilitada de trasladarse, sin importar edad ni destino. El cuestionamiento es claro, y tiene su objeto en la **falta de inclusión** de estas personas a la vida social. No poder acceder a una facultad, no poder dirigirse a un hospital y/o la imposibilidad total de trasladarse al lugar que se deseé.

El transporte público es un servicio que el Estado y/o las empresas que tuvieren concesionado el servicio, como en el presente caso, debe garantizar a todos los ciudadanos, sin distinguir condición física ni capacidades locomotoras. Siendo que el servicio de transporte se encuentra concesionado, es responsable la Línea 202 por el correcto

cumplimiento que del mismo debe observarse; sin mencionar los altos ingresos económicos que obtiene a cambio.

En esta acción, promovida de manera conjunta por un particular (afectado por encontrarse en silla de ruedas) y por una asociación sin fines de lucro, lo único que exigimos no es ni más ni menos que la inclusión, la consagración del principio de accesibilidad y la posibilidad de transportarnos como cualquier persona que no tiene restringida su capacidad motora; algo que para la empresa demandada incumple a diario.

Cabe puntualizar que a partir de la producción de la prueba anticipada que se ofrece, se obtuvo certeza respecto del incumplimiento doloso de la accionada.

La medida preliminar citada, trámító por ante el Juzgado Contencioso Administrativo Nº 1 del Departamento Judicial de La Plata, y que desde ya se ofrece como prueba del presente. La misma fue realizada día 5 de Abril del 2018, a las 9:00 AM, en la dirección donde se encontraban los Ómnibus, es decir Calle Montevideo S/N, Los Talas, Berisso. A partir de tal diligencia, el experto perito ingeniero mecánico constató, tal como obra en su informe pericial, que las unidades afectadas a brindar el servicio de transporte conforme el recorrido asignado a la línea 202 de la empresa TRANSPORTE LA UNIÓN LINEA 202 S.A., no se encuentran adaptadas a las exigencias que la normativa impone. Se pudieron peritar unos **40 micros**, de los cuales **sólo 7** de ellos poseían la rampa de acceso para las personas con discapacidad. Asimismo, esos siete micros que parecían estar adaptados, NO CUMPLÍAN TODOS LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LEY.

Un claro ejemplo de lo citado es la respuesta al punto de pericia n° 4. El mismo decía: “*Si los ómnibus, cuentan en el interior con por lo menos, dos (2) espacios destinados a sillas de ruedas, ubicados en el sentido de la marcha del vehículo, con los sistemas de sujeción correspondientes para la silla de ruedas pudiéndose ubicar en los dos (2) lugares, según las necesidades, dos (2) asientos comunes rebatibles*”; la respuesta fue, “*De los 40 Ómnibus inspeccionados, 7 poseían los espacios destinados a silla de ruedas con los sistemas de sujeción correspondientes. Dichos lugares no poseían asientos comunes rebatibles.*” Por lo expuesto, podemos observar que aquellos 7 coches que intentaban encontrarse adaptados para personas que utilizan silla de ruedas, no lo hacen completamente conforme a la ley.

Otro ejemplo es el punto de pericia n° 7. Se le consultó al experto, “*Si los accesos al micro poseen pasamanos a doble altura, y si en el interior del mismo cuenta con pasamanos verticales y horizontales*”, a lo que el mismo contestó, que “**Ninguno de los Ómnibus poseía pasamanos dobles en sus accesos**”, pero si cuenta con pasamanos verticales y horizontales.

Poseer sólo 7 micros adaptados de un total de 40 inspeccionados, refleja estimativamente que solo el 17.5% de los mismos se encuentra adaptado. Las conclusiones no son muy complejas, conforme lo dispuesto por el art. 47 de la Ley N° 12.502 y su Decreto Reglamentario, todas las unidades adquiridas posteriormente al dictado de la normativa, DEBÍAN ESTAR ACONDICIONADAS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN SILLA DE RUEDAS Y/O CON LOCOMOCIÓN LIMITADA. Encontrarnos 16 años después, con una flota de micros con una antigüedad corta, **y sólo con el 17.5% de los ómnibus adaptados**; no cabe mucho análisis al respecto. Sólo se imagina como causa de tal incumplimiento, la avaricia de la empresa por invertir menos dinero del que corresponde para obtener así mayores ganancias económicas.

Continuando con su actitud omisiva, objeto de autos, es importante destacar que no sólo no adaptó las unidades ya existentes a la fecha de la entrada en vigencia de la normativa, sino que las unidades que a la poste fueron incorporadas bajo la condición 0 km, no cumplían con los requisitos de infraestructura en cuestión. **Prueba de ello son los dominios “AC 224 LM” y “AC 224 LO”** (ver prueba anticipada y fotografías acompañadas).

Al respecto también se destaca el acta notarial realizada en la parada de colectivos de calle 7 e/ 51 y 53 en dirección de calle 60 a 44, mediante la cual consta que la empresa accionada no cumple con la frecuencia mínima para garantizar correctamente el servicio. Tal como deja constancia el notario actuante, **estuvimos casi dos horas** con el Sr. SARMIENTO en el lugar citado, y ningún micro de la accionada **estaba adaptado para que el mismo pueda regresar a su casa**.

Reiteramos, este incumplimiento, se puede leer de un solo modo; la ganancia económica que implica a la demandada seguir brindando un servicio con “unidades más básicas”, porque obviamente lo inclusivo en este caso es más caro, traduciéndose en un costo, y por lo tanto menos rentable a los intereses pecuniarios de los poderosos.

Una vez más, los grupos vulnerables pagan el precio de los codiciosos que manejan el monopolio de turno. Está en los demás no mirar hacia otro lado y comprometernos en lograr una sociedad más justa, donde la equiparación de oportunidades sea real y no muera como una hermosa expresión de deseo.

VI. INCUMPLIMIENTO NORMATIVO:

La normativa que avala nuestra acción, tiene jerarquía supranacional, nacional y provincial.

Comenzamos por citar a nivel internacional la CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD y la CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD; a nivel nacional la constitución en sus arts. 14, 14 bis, 15, 16, 17, 18, 19; la Ley N° 24.314; Leyes Nacional N° 22.431 y 24.314; en la provincia de Buenos Aires la Ley N° 12.502 y su Decreto Reglamentario N° 2538/01, como también las Resoluciones N° 373/14 y N° 415/15 de la Agencia Provincial del Transporte, perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

A la luz del bloque de constitucionalidad y de la normativa local, resulta palpable el incumplimiento de las demandas, no sólo en la inobservancia de las obligaciones que sobre ellas pesan en materia de adaptabilidad de las unidades automotores, sino, lo que es aún peor por acentuar la inequidad existente entre los diferentes usuarios.

La legislación a nivel internacional en materia de discapacidad es realmente profusa y extensa, existiendo diversos documentos de Naciones Unidas (ONU), de la Organización de Estados Americanos (OEA) y también de la Unión Europea (UE), estableciendo criterios y estándares que resultan de gran utilidad para demostrar la sistemática y continua violación de derechos a que se ven sometidos los miembros del grupo aquí representado.

Por mencionar sólo algunas de las normas más importantes de ONU y de la OEA, se destacan: (i) Declaración de los Derechos del Retrasado Mental, (ii) Declaración de los Derechos de los Impedidos, (iii) Programa de Acción Mundial, (iv) Normas Uniformes

Sobre la igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad, (v) Convención de ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

En el ámbito Americano, contamos con la CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD (promulgada en Guatemala en 1999 y ratificada por Argentina mediante Ley Nacional 25.280), estableciendo en su artículo II que los objetivos de la Convención son la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad.

De la lectura del preámbulo de la CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD -CDPD- (nuestro País aprobó tanto la Convención como su Protocolo Facultativo en junio de 2008 mediante la Ley Nacional N° 26.378 y aquella asumió jerarquía constitucional con el dictado de la Ley N° 27.044 -B.O. del 22/12/14-), se advierte la intención que tuvieron los Estados Partes de consensuar un instrumento de reconocimiento que permitiese superar las notorias desventajas que en diversos aspectos sociales sufren las personas con capacidades diferentes. En lo que al presente interesa, entre el punto V) del referido preámbulo, el art. 3º inc. f) y el art. 9º estatuyen el **principio de accesibilidad** para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte y demás servicios de uso público, a fin de garantizar su vida en forma independiente y participación plena en todos los aspectos de la misma y de las garantías y libertades fundamentales.

Las accionadas han hecho de esta declaración de derechos humanos, letra muerta de la misma. Veamos:

Nuestra Carta Magna, es su art. 75 inc. 23º, protege a las personas con discapacidad ordenando que se legisle y apliquen medidas que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato para el pleno goce y ejercicio de los derechos.

Sin perjuicio de lo expuesto, la Constitución Nacional protege otros derechos de los que gozamos todas las personas por la sola condición de tales, sin distingos posibles.

Tenemos los arts. 14, 14 bis, 15, 16, 17, 18, 19, 33 y 43 de la CN, que reconocen diversos derechos a los habitantes del territorio de la Nación Argentina. Por citar

sólo a uno de ellos, el cual consideramos uno de los de mayor peso específico para el objeto de la presente acción, tenemos los art. 14 y 16 de nuestra CN, el cual reconoce “a todo habitante de la Nación el derecho a trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de asociarse con fines útiles; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional; de publicar sus ideas por la prensa; de usar y disponer libremente de su propiedad; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender; de peticionar a las autoridades”. Todos estos son derechos que están garantizados a todos los habitantes del país, y por tanto las personas con capacidad diferentes pueden ejercerlos por sí o bien por un representante legal. La posibilidad de gozar plenamente de todas esas garantías se restringe a partir del trato desigualdad de aquellas personas que quedan excluidas como usuarios del servicio de transporte frente al incumplimiento de la concesionaria del servicio, limitando de sobre manera su derecho a la autonomía.

No podemos hablar de cumplimiento a ley, o pero aún de **integración** cuando los ómnibus no poseen las medidas de seguridad, no se adaptan al tamaño, espacio, dimensión, lugar físico, comodidades, asientos, etc.

En idéntica línea y con especificidad al tema que nos convoca, la Ley Nacional 22.431 y modificatorias, que consagra el Sistema de Protección Integral de las Personas con Discapacidad, ordenando en el art. 22 **eliminar en todo tipo de transporte público las barreras físicas que puedan impedir a las personas con capacidades motrices disminuidas acceder a los mismos en idénticas condiciones de igualdad con relación a aquellos individuos que no sufren tales discapacidades.**

El Art. 2 de la Ley Nacional 22.431 establece que “se considera persona con discapacidad a toda aquella que padezca una alteración funcional, permanente o prolongada, física o mental que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral”.

En definitiva, la Ley N° 22.431 -publicada en el B.O. el 20 de Marzo de 1981-, establece un sistema de protección integral de los discapacitados a fin de que, en la medida de lo posible, se neutralice la desventaja que la discapacidad les provoca y les den oportunidad, mediante esfuerzo, de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen “las personas normales” (Art. 1). En el capítulo IV (cuyos artículos 20, 21 y 22 fueron

sustituidos por art. 1 de la Ley N° 24.314), se trata sobre la accesibilidad al medio físico de estas personas, entendiéndose por tal a la posibilidad de que las personas con movilidad reducida puedan 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 para su integración y equiparación de oportunidades. La referida modificación, estableció también un límite temporal en que las adaptaciones deberían tener lugar.

Cabe relacionar la situación que nos ocupa con el fallo “LABATÓN, Ester A. c/ Poder Judicial de la Nación s/amparo ley 16.986”, donde la actora era una abogada incapacitada en grado tal que no podía trasladarse sino a través de una silla de ruedas y promovió una acción para obligar al demandado a mantener edificios de uso público en condiciones que observen la accesibilidad y posibilidad de uso en todas sus partes para personas de movilidad reducida. El objeto de dicha acción se encontró fundado en la inacción del demandado respecto del cumplimiento de las disposiciones de la Ley Nacional N° 22.341. En dicha causa el tribunal de segundo orden, modificó la sentencia de primera instancia, y ordenó al Estado Nacional ejecutar las obras necesarias, bajo ciertas condiciones, para garantizar los derechos vulnerados dentro de los cuales podemos citar el derecho a trabajar que dispone el art. 14 de la CN.

En esa decisión se sostuvo, en criterio plenamente trasladable al presente caso aun cuando la demandada es una persona de derecho privado, que “la finalidad de la normativa legal implicada no es otra que la integración de las personas discapacitadas a la vida de relación, eliminando los obstáculos materiales y sociales que la impidan o interfieran, para lo cual alcanza con el reconocimiento del derecho y la fijación de pautas razonables que garanticen su pleno goce”.

En esta línea directriz, se encuentra el fallo “C.M.R.C. c/ AFSCA s/ amparo ley 16.986”, que ordenó a la Autoridad Federal de Servicios de Comunicación Audiovisual que realice todas las obras necesarias (debido a la insuficiencia de una rampa móvil instalada en el edificio), para garantizar el acceso de la amparista y los semejantes por sus propios medios, permitiendo así el ingreso y circulación de manera autónoma de las personas con

movilidad reducida. Lo dispuesto se estableció por aplicación estricta del principio de accesibilidad de personas con movilidad reducida a edificios de uso público.

Es decir, la cuestión de fondo de la situación fáctica que nos convoca es idéntica a la que fuera abordada por la CSJN en los precedentes citados, toda vez que estamos hablando de la adaptabilidad del medio físico para que todos preservar y gozar de las garantías constitucionales consagradas.

La finalidad del plexo normativo hasta aquí descripto, no resulta ser otra que la integración de las personas con discapacidad a la sociedad, buscando la eliminación de los obstáculos físicos y sociales que interfieran o impidan a las mismas lograr un normal desenvolvimiento social y laboral tal como oportunamente se indicara en el fallo “LABATÓN”.

Conforme ello, esta parte se propone demostrar que las personas que se trasladan en silla de ruedas o con locomoción reducida y/o asistida se encuentran severamente discriminadas por la accionada. Ello se debe a la falta de acceso a los servicios básicos propios de tal capacidad diferente, siendo que éstas no gozan de las mismas oportunidades que las demás personas poseen y se ven privadas de los derechos a la igualdad ante la ley, el derecho a no ser discriminado, el derecho a la igualdad de oportunidades, el derecho a una vida independiente, a la integración y a la seguridad.

Además, estamos frente a una relación de consumo entre las empresas accionadas y la clase afectada, lo cual nos posiciona bajo el amparo de la Ley de Defensa del Consumidor –Art. 3º de la Ley N° 24.240-.

Conforme establece el art. 42 de la CN, los usuarios de bienes y servicios tienen derecho a condiciones de trato equitativo y digno. Y sumado a ello, el art. 5º de la CDPD y el 16 de la Carta Fundamental que estatuyen que todas las personas son iguales ante la ley y que por lo tanto tienen derecho a igual protección legal y a beneficiarse de la ley en igual medida sin discriminación alguna, no existe ápice alguno de duda respecto de la obligación que tienen las empresas transportistas de adaptar sus unidades a efectos de garantizar el uso de tal servicio público por todos los platenses.

Se trata de un servicio público, el Decreto Provincial N° 2194/01 reza: “*Establécese como prestación básica de los servicios de transporte público por automotor de pasajeros en las categorías a) Público, del artículo 4º del Decreto-Ley N° 16.378/57, el*

Servicio Ordinario de Línea, entendiéndose por tal, aquél que debe cumplirse por los prestadores autorizados en forma obligatoria, dentro de los parámetros establecidos por la autoridad de Autoridad de Aplicación y según las tarifas fijadas por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos”.

Los usuarios con movilidad reducida del servicio de transporte público que brinda la línea 202, son discriminados al no contar con unidades con las adecuaciones exigidas por ley, que les permitan acceder a los buses de forma totalmente independiente. Esto se traduce en un trato desigual, indigno y humillante para con tales individuos.

La Constitución de la Provincia de Buenos Aires, en su artículo 11 establece: *“Los habitantes de la Provincia son iguales ante la ley, gozan de los derechos y garantías que establece la Constitución Nacional, los que emanen en su consecuencia a través de los tratados celebrados por la Nación y los que se expresan en esta Constitución. La Provincia no admite distinciones, discriminaciones ni privilegios por razones de sexo, raza, religión, nacionalidad, lengua, ideología, opinión, enfermedades de riesgo, características físicas o cualquier otra condición amparada por las normas constitucionales. Es deber de la Provincia proveer el desarrollo integral de las personas garantizando la igualdad de oportunidades y la efectiva participación de todos en la organización política, económica y social.*

Además, dicha garantía debe conjugársela, en el tema que nos convoca, con las del art. 22 que garantizan el libre tránsito y con la del art. 36, inc 5°), en cuanto refiere a la eliminación de los obstáculos para equiparar la inserción social, laboral, educaciones, etc. de las personas con capacidad diferentes. Es decir, TODOS somos libres de transitar y para ello debemos tener IGUAL oportunidades y medios de realizarlo.

Asimismo, la Ley Nº 10.592 y sus modificatorias, que establecen el régimen jurídico básico e integral para las personas discapacitadas, tratando la temática de similar forma que en el orden Nacional.

Más específicamente, y en lo que al presente importa, la Ley Orgánica de Transporte de Pasajeros -Decreto Ley Nº 16378/57 y modificatorias- en el segundo párrafo de su artículo 47 (agregado por Ley Nº 12.502), establece que las empresas de transporte **deberán incorporar, en los plazos y proporción que establezca la reglamentación, unidad**

especialmente adaptadas para personas con movilidad reducida. Piso antideslizante, y espacio para bastones, muletas, sillas de ruedas y todo otro elemento necesario.

Con posterioridad se dictó el Decreto Provincial N° 2538/01 que reglamentó la citada obligación, toda vez que dispuso que las unidades fabricadas **después del 1º de julio de 2002** que incorporen las Empresas Concesionarias del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros no podrán tener su piso a una altura mayor que 84 cm y deberán tener unidades de piso bajo o semibajo³¹ con los elementos que permitan pasajeros en silla de ruedas y semiambulatorios severos. Además, en el Anexo I aprobado por el art. 1º del Decreto, estatuyó las características técnicas a cumplir por los buses de piso bajo o semibajo, de pequeño o gran porte adaptados para el transporte de personas discapacitadas, de acuerdo al cronograma establecido en el Artículo 5 del Decreto; a saber:

a) Un “arrodillamiento”³² no inferior de cero coma cero cinco (0,05) metros y los complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso de un usuario de silla de ruedas, o con las características que satisfagan el cumplimiento de las condiciones expresadas en este Anexo.

b) Una puerta de cero coma noventa (0,90) metros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas.

c) En el interior se proveerá por lo menos, de dos (2) espacios destinados a silla de ruedas, ubicada en el sentido de la marcha del vehículo con los sistemas de sujeción correspondientes para la silla de ruedas. El área de este espacio libre deberá ser mayor de un metro veinte (1,20) de longitud por cero coma ochenta (0,80) metros de ancho.

Las unidades de longitud menor a DIEZ (10) metros, aptas para personas con movilidad reducida, serán equipadas con un (1) solo lugar para silla de ruedas.

³¹ El art. 2º define al Omnibus o midibus de piso semibajo, de pequeño o gran porte como el automotor que posee un área de pasillo de tránsito sin desniveles, a una altura igual o menor de 84 centímetros desde la calzada, en cualquier estado de carga, que cubra no menos del 40% del área de circulación del vehículo y donde se encuentran ubicadas la puerta de ascenso y una para el descenso de los pasajeros. Podrá disponer hasta un (1) escalón en el interior del pasillo de Tránsito, con una altura no mayor de 28 cm., correctamente señalizado.

³² El “arrodillamiento” en un colectivo refiere al mecanismo que permite bajar la altura del escalón de ingreso a la unidad. (http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Los_autobuses_de_piso_bajo)

d) Se dispondrá también una zona de ubicación para los apoyos isquiáticos³³.

- La barra inferior de dicho apoyo estará colocada a cero coma setenta y cinco (0,75) metros desde el nivel del piso.

- La barra superior de un (1) metro desde el nivel del piso y desplazada horizontalmente cero coma quince (0,15) metros de la vertical de la barra inferior y se considerará un módulo de cero coma cuarenta y cinco (0,45) metros de ancho por persona.

e) Deberán poseer un sistema de elevación operado desde el puesto de conducción por el chofer. El sistema deberá poseer un dispositivo de seguridad para fijar convenientemente al discapacitado como también sensores y luces intermitentes de precaución para evitar un accidente del propio discapacitado y circunstanciales personas que se acerquen al equipo mientras está operando.

f) El piso del coche se revestirá con material antideslizante y deberá poseer un área de pasillo de tránsito sin desniveles que deberá cubrir no menos del cuarenta por ciento (40%) del área total de circulación interna del vehículo, donde se ubicarán la puerta de ascenso y una para el descenso de los pasajeros y llevará una franja de señalización de cero coma quince metros (0,15) metros de ancho en los bordes de entrada y salida del vehículo.

g) Los accesos tendrán pasamanos a doble altura. El interior contará además con pasamanos verticales y horizontales.

Las unidades deberán contar con dos (2) asientos de uso prioritario por parte de personas con movilidad y comunicación reducidas, debidamente señalizados, según la Norma IRAM 3722, con un plano de asiento a cero coma cincuenta (0,50) metros del nivel del piso.

También deberán poseer espacio para guardar bolsos o cochecitos de bebés, que no interfieran la circulación.

h) La identificación de la línea deberá tener una óptima visualización, los números y ramales deberán estar en el frente de la unidad y anexarse en los laterales cercanos a las puertas. Las leyendas tendrán que hacerse en colores contrastantes sobre fondos opacos.

³³ Estos apoyos permiten recobrar la posición erguida fácilmente y son una oportunidad de reposo para personas ancianas o con discapacidad física.

i) Las unidades serán identificadas con el “Símbolo Internacional de Acceso” según el pictograma establecido en la Norma IRAM 3722 en su frente y en los laterales.

j) Las máquinas expendedoras de boletos deben ser posibles accionar por todos los pasajeros, con una altura máxima de uno coma treinta (1,30) metros desde el nivel del piso a la boca de pago y contarán con un barral o asidero vertical a ambos lados.

k) No podrán utilizarse ni colocarse sistemas de molinetes u otros sistemas que dificulten o impidan la movilidad y circulación de los pasajeros. La circulación deberá tener un ancho mínimo de cero coma setenta (0,70) metros, salvo que sea utilizada por personas en silla de ruedas, en cuyo caso el ancho mínimo será de cero coma ochenta (0,80) metros hasta el lugar reservado para alojar las sillas.

l) La altura recomendada para los pulsadores de llamada es de uno coma treinta y cinco (1,35) metros como máximo y de uno coma veinticinco (1,25), metros como mínimo, medidos desde el nivel del piso: ubicados en los dos (2) barrales de puertas de salidas y por lo menos en un barral en el medio de la zona delantera y otro barral en el medio de la zona trasera. En todos los sitios destinados a ubicar sillas de ruedas y asientos reservados para personas con movilidad y comunicación reducidas, los pulsadores deberán estar situados a una altura de un (1) metro +/- 0,10 m. Todos los pulsadores deberán contar con una señal luminosa que indique la efectivización de la llamada y el pulsador dispuesto en las zonas de emplazamiento de las sillas de rueda, deberá producir una señal visual intermitente en el puesto de mando del conductor. Esta señal se identificará con el “Símbolo Internacional de Acceso”, según el pictograma aprobado por la Norma IRAM 3722...

Finalmente, en el entendimiento que el acondicionamiento de la totalidad de las unidades requeriría realizarse de manera paulatina, en el artículo 5º del Decreto fijó la frecuencia que las unidades adaptadas debían realizar sus recorridos, fijando una multa para las empresas que no cumplan con la frecuencia establecida (art. 6º).

Ahora bien, de la prueba anticipada como de la que oportunamente se rendirá en autos, se acreditará que todas estas exigencias: (i) incorporación paulatina; (ii) adecuación técnica de las unidades; (iii) cobertura de los recorridos resultan incumplidas por las demandadas.

La norma que nos ocupa fue promulgada hace más de 15 años; no podemos permitir que continúe el aislamiento que vienen sufriendo las personas con capacidad diferentes. Las unidades que la demandada afecta a brindar el servicio no cumplen con algunas o todas de las características exigidas, pese a que su antigüedad data de fecha posterior al 1º de julio de 2002.

Luego, la Agencia Provincial del Transporte elaboró el Programa de Accesibilidad al Transporte Público para las Personas Discapacitadas que fuera aprobado por Resolución N° 6/14 de la Secretaría de Servicios Públicos, como marco para las acciones que se debieron llevar a cabo en la materia. Se buscó lograr requisitos mínimos para que las unidades comúnmente denominadas ómnibus sean accesibles, que posean un piso bajo, con cobertura interior antideslizante y con los complementos necesarios para permitir el ingreso y egreso de las personas con discapacidad en forma segura y una cómoda permanencia de éstas dentro del vehículo. Fue así que dictó la Resolución N° 373/14, donde dispuso en su art. 1, que: "...las unidades que se incorporen al parque móvil de las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros de carácter intercomunal dentro de la Provincia de Buenos Aires a partir de la fecha de la publicación de la presente en el Boletín Oficial (09/10/2014 -BO- N° 23398), deberán ajustarse a las siguientes características de accesibilidad: a) Deberán ser del tipo "piso bajo" de hasta cero coma cuarenta (0,40) metros de altura entre la calzada y su interior; b) Las unidades deberán contar con sistema de "arrodillamiento" no inferior de cero coma cero cinco (0,05) metros y los complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso de un usuario de silla de ruedas, o con las características que satisfagan el cumplimiento de las condiciones arriba expresadas; c) Una puerta de cero coma noventa (0,90) metros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas; d) En el interior se proveerá por lo menos, de dos (2) espacios destinados a sillas de ruedas, ubicados en el sentido de la marcha del vehículo, con los sistemas de sujeción correspondientes para la silla de ruedas pudiéndose ubicar en los dos (2) lugares, según las necesidades, dos (2) asientos comunes rebatibles; e) Se dispondrá también una zona de ubicación para los apoyos isquiáticos: la barra inferior de dicho apoyo estará colocada a cero coma setenta y cinco (0,75) metros desde el nivel del piso. La barra superior de un (1,00) metro desde el nivel del piso y desplazada horizontalmente cero coma quince (0,15) metros

de la vertical de la barra inferior y, se considerará un módulo de cero coma cuarenta y cinco (0,45) metros de ancho por persona; f) Los accesos tendrán pasamanos a doble altura y en el interior contará además con pasamanos verticales y horizontales; g) Deberá contar con dos (2) asientos de uso prioritario por parte de personas con movilidad y comunicación reducidas, debidamente señalizados, según la Norma IRAM 3722, con un plano de asiento a cero coma cincuenta (0,50) metros del nivel del piso; h) Las unidades serán identificadas con el “Símbolo Internacional de Acceso”, según el pictograma establecido en la Norma IRAM 3722 en su frente y en los laterales; i) El piso del coche se revestirá con material antideslizante y poseerá un área de pasillo de tránsito sin desniveles.

Posteriormente, la Agencia Provincial de Transporte, amplió la exigencia de adecuación técnica a las transportistas intercomunales (Resolución Nº 373/14), importando aquí la Resolución Nº 413/15, que permite exceptuarse solamente los buses de piso bajo (0,40 mts. entre la calzada y su interior) y los sistemas de arrodillamiento en aquellas zonas donde el recorrido a realizar, por sus condiciones topográficas, devenga de imposible realización. La excepción, obviamente, tiene que estar resuelta por la autoridad de aplicación con competencia en la materia; no se trata de una decisión unilateral de las transportistas. E incluso, las adecuaciones que se solicita se eximan, puede ser readecuadas por la autoridad administrativas a fin de su adaptabilidad a las condiciones del terreno que ocupa el recorrido que hubiere sido autorizado.

Además, ello no exime a las empresas de toda las demás condiciones de accesibilidad reguladas.

En el caso, en donde una de las demandadas cubre recorridos intercomunales, esta normativa provincial resulta igualmente incumplida que la anterior destacada. En el mejor de los escenarios para las accionadas, cual sería que tuvieran por decisión administrativa la posibilidad de obviar el cumplimiento del bus piso bajo y del sistema de arrodillamiento, corresponde den acabo cumplimiento al resto de los requerimientos, situación que de la prueba preliminar y de la que se ofrece para rendir en autos se demostrará su inobservancia.

Con lo expuesto podemos observar que al año 2015, momento en que se emitió la Resolución de la Agencia Provincial de Transporte señalada, con basamento en

normativa convencional, constitucional, nacional y provincial, que datan de al menos cuarenta (40) años a la fecha, las accionadas siguen incumpliendo con la adaptación de su flota automotor y con la frecuencia en la cobertura de recorridos que se exigen se cubra con las unidades adecuadas, violando el principio convencional de accesibilidad que debería garantizar el transporte digno la clase actualmente representada.

Los afectados no se encuentran en condiciones de poder viajar en los mismos asientos que un ciudadano que no sufre una capacidad diferente. No configura una explicación técnica el porqué de lo dicho, sino solamente la aplicación del sentido común. En efecto, es evidente que las personas comprendidas en la presente clase precisan de otras comodidades y medidas de seguridad, como por ejemplo espacios dentro del ómnibus donde puedan ubicarse y viajar en su silla de ruedas utilizando los cinturones de seguridad del caso.

Concretamente, la norma de mención establece que es necesario eliminar las "barreras", entendidas aquella como las existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres de media y larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida. Asimismo, el inciso a) refiere a la adaptabilidad que los coches deben brindar, por cuanto exige, entre otras cosas, que los mismos cuenten con piso antideslizante y espacio para la ubicación de sillas de ruedas.

Concretamente, el plexo normativo abordado con más la doctrina legal de la CSJN, receptaron la necesidad de readecuación de la infraestructura urbana, arquitectónica, o propia de los servicios públicos, como en el presente caso, en el cual se previó la obligación de incorporar gradualmente en los plazas y proporciones que estableció la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida; pero la omisión dolosa de la línea 202 pese a dicha consideración, resulta palmaria cuando advertimos que las adecuaciones no resultaron efectuados ni con todos los condicionamiento exigidos ni en el plazo que al efecto le concedió la reglamentación.

En definitiva el Estado Nacional ha fijado las directrices para lograr la igualdad de todos los argentinos, sin que las capacidad diferentes de cada uno de ellos se traduzca en una barra insuperable que impida la accesibilidad al uso del servicio público de transporte, hoy concesionado a la demandada. A su vez, la Provincia de Buenos Aires ha

seguido tal decisión y ha dictado la normativa y los reglamentos tendientes a que las transportistas adecuen sus unidades a tales designios. Como se ha denunciado, y se acreditó con la prueba preliminar y acreditará con la prueba a rendirse en autos, la demandada incumple con toda la normativa impuesta en el orden convencional, constitucional, nacional y local. Y repetimos, lo peor es la exclusión social que con su conducta generan en las personas con movilidad reducida.

No es suficiente ofrecer un servicio diferenciado para los miembros que conforman la clase que representamos, ya que dicha opción configuraría igualmente un trato desigualitario hacia los mismos (ello sin perjuicio de lo cautelarmente requerido). El servicio de transporte público debe garantizar su accesibilidad a todos los usuarios sin distinciones ni barreras físicas, en los mismos horarios y con la misma frecuencia que se ofrece a los individuos que no sufren discapacidades motrices.

A todo esto, las personas con capacidades diferentes, y en especial aquellas que sufren de movilidad reducida, siguen esperando aislados la inclusión que hace años debería haber llegado.

VII.- MEDIDA CAUTELAR INNOVATIVA.

Conforme las previsiones del art. 9° de la Ley N° 13.928 y de los arts. 195 y siguientes, 230 y 232 del CPCC, venimos por el presente a solicitar como medida cautelar innovativa que imponga a la demandada la carga de afectar automotores adaptados que permitan el acceso de las personas con capacidades motoras reducidas, y que cumplan con el recorrido y la frecuencia reglamentados, hasta la completa readecuación de la flota de micros, conforme exige la ley. Lo que esta parte solicita, es un traslado circunstancial que subsidiariamente reemplace al ómnibus, hasta la readecuación de los correspondientes micros.

Verosimilitud en el Derecho y Peligro en la Demora. V.S. creo que no hace falta seguir ahondando en el tema, ya ampliamente abordado a lo largo de los diversos capítulos de la presente demanda.

Existe fortísima certeza respecto del incumplimiento de la demanda, toda vez que el derecho que se pretende proteger se encuentra expresamente reconocido por todo el

bloque convencional y reglamentado por la normativa local: la garantía de accesibilidad y como derivación el derecho a usar el transporte público en igualdad de condiciones.

Entonces, siendo tan clara la legislación al respecto, sin perjuicio de la prueba a producirse en autos, de la documental que se acompaña (acta notarial) y de la prueba preliminar producida y ofrecida en estos autos, existe una fuerte presunción sobre el incumplimiento que viene realizando la Línea 202 al respecto.

Ahora bien, frente a tal escenario, la restricción que sufre el colectivo afectado se produce a diario, con lo cual hasta tanto se resuelva la cuestión de fondo, si no se hace lugar a una medida cautelar como la solicitada se estará legitimando tales lesiones cotidianas, sin que tales personas puedan asistir a la facultad, al trabajo, o utilizar el transporte de la Línea 202 hacia el destino que deseen. De allí que existe peligro en la demora, pues cada día que transcurre es una nueva violación a los derechos fundamentales de imposible reparación ulterior, pues se trata de un día en que se perdió la posibilidad de traslado; imposible de recuperar.

Pues bien, si bien nuestra SCBA ha dicho en reiteradas oportunidades que las medidas innovativas deben ser analizadas con mayor resguardo que el resto de las cautelares, lo cierto es que en el presente caso los recaudos se encuentran por demás acreditados y justificados. Y tampoco confunde la pretensión de fondo con lo solicitado, pues aquí lo que se solicita es que hasta tanto se resuelva la adaptabilidad de los colectivos de la demandada, esta asegure por otro medio el acceso y transporte de las personas con discapacidades motoras.

Es parte ofrece una caución personal, como contracautela al dictado de la correspondiente medida cautelar.

VIII.-BENEFICIO DE LITIGAR SIN GASTOS:

Sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 20 de la Ley Provincial N° 13.928 respecto de la exención al pago de la Tasa de Justicia, como cualquier otro sellado o tributo, atento encontrarnos ante una relación de consumo en los términos del artículo 1092 del CCyC y el artículo 3 de la LDC, esta parte solicita se otorgue el beneficio de gratuidad previsto por la Ley especial, en la interpretación integral que ha definido la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

La segunda parte del artículo 55 de la LDC dispone que “*Las acciones judiciales iniciadas en defensa de intereses de incidencia colectiva cuentan con el beneficio de justicia gratuita.*”.

La interpretación que ha sostenido cierta parte de la Jurisprudencia afirmando que aquella disposición no contenía las costas del proceso, ha quedado totalmente enterrada a partir de la clarificación interpretativa que realizó la CSJN en el precedente “*Unión de Usuarios y Consumidores c/ Nuevo Banco de Entre Ríos S.A. s/ Ordinario*” [causa CSJN 10/2013 (49-U), de fecha 30/12/14].

Concretamente sostuvo que “*en el fallo del 11 de febrero de 2014 [rechazo del REF] se omitió valorar que en el caso resultaba plenamente aplicable el art. 55, último párrafo de la ley 24.240, en cuanto otorga a las acciones judiciales iniciadas en defensa de intereses de incidencia colectiva el beneficio de justicia gratuita*”. En función de ello, dispuso dejar sin efecto “*lo resuelto en materia de costas en la sentencia de fs. 462, disponiéndose que en virtud de lo previsto en el artículo 55, último párrafo de la Ley 24.240, no corresponde en el caso imponer las costas a la parte actora vencida*”.

Es decir, el Máximo Tribunal Nacional ha definido el alcance del beneficio de justicia gratuita previsto por la norma bajo análisis, estableciendo a favor de quienes promuevan acciones colectivas, un beneficio que, conforme este precedente y otros que ya insinuaban claramente la posición de la CSJN sobre la materia, **debe entenderse como comprensivo de las costas del proceso y no limitado exclusivamente a la tasa de justicia.**

Es importante comprender que la interpretación que ha venido a brindar la Corte Suprema tiene basamento en el Derecho Público Consumidor en juego, como en razón de otro principio constitucional en juego como resulta ser el acceso a la justicia.

IX. NOTIFICACIÓN A LOS MIEMBROS DEL GRUPO DEL INICIO DE LA PRESENTE ACCIÓN Y DE SU DERECHO A OPTAR POR EXCLUIRSE:

El art. 54, 2do párrafo de la LDC establece lo siguiente: “*La sentencia que haga lugar a la pretensión hará cosa juzgada para el demandado y para todos los consumidores o usuarios que se encuentren en similares condiciones, excepto de aquellos*

que manifiesten su voluntad en contrario previo a la sentencia en los términos y condiciones que el magistrado disponga” (la negrilla nos pertenece).

A fin de garantizar la operatividad del derecho de exclusión a los miembros del grupo representado, solicitamos se imponga a las demandadas la carga de notificar por medio fehaciente a todos ellos la existencia del caso y la posibilidad de apartarse del mismo en caso de estimarlo oportuno y conveniente.

A todo evento, frente al improbable supuesto de que V.S. no encontrare procedente tal pedido, requerimos que se ordene la notificación a través de la publicación en la página web de la Asociación Azul, de la Empresa Demandada y en las redes sociales asociadas.

Asimismo se solicita se coloque un plotter en la parte trasera de los colectivos de la empresa y en los ramales del resto de las líneas que recorran puntos neurálgicos de las ciudades de La Plata y Berisso.

Además tales plotter, afiches o banners se pide sean colocados en las paradas centrales de la línea demandada como así también en puntos de recarga de la tarjeta SUBE; todo ellos a fin de anoticiar en forma directa a sus usuarios de la acción iniciada.

Finalmente, solicitamos que el inicio de las presentes se publique en dos diarios de difusión local y se difunda con suficientes periodicidad en dos radios locales de considerable audiencia.

En todos los casos, resulta indispensable que junto al anoticiamiento de la acción interpuesta, se haga conocer el derecho de exclusión del que goza cada uno de los miembros del grupo afectado.

X.- SOLICITAN PUBLICIDAD MASIVA E INTEGRAL DE LA SENTENCIA:

En observancia de lo dispuesto por el artículo 54 bis de la Ley N° 24.240, solicitamos que, atento el compromiso social que se persigue con la presente acción de amparo, la sentencia que ponga fin al pleito se publique a costa de la perdidosa, en forma íntegra y mediante el medio masivo que V.S. entienda conveniente, toda vez que de proceder la misma debería servir de interpelación para que, de existir otras empresas incumplidoras, rectifiquen su obrar en el sentido de brindar el servicio público inclusivo.

Se sugiere a tal fin la utilización de los medios gráficos de mayor difusión en la Ciudad de La Plata, como en las Localidades aledañas, como así también en las radios de Amplitud Modulada y Frecuencia Modulada de considerable audiencia. Además se presentan como medios idóneos, la utilización de folletos en los puntos de recarga de crédito como en la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires y en la Dirección Provincial de Personas Jurídicas dependiente del Ministerio de Justicia Provincial, ya que ambas se tratan de Reparticiones públicas que deben ser frecuentadas por las empresas prestadoras. De esta manera, el conocimiento de la resolución judicial que recaiga en los presentes no sólo resultaría conocida por los usuarios de la empresa demandada sino también por el resto de las transportistas que presten igual servicio público. Se propone como medio de difusión la colocación de banners en la parte trasera de los ómnibus, así como la colocación de los mismos en las paradas de los respectivos micros.

XI. SOLICITA SE CITE AL MINISTERIO PÚBLICO:

En atención a lo dispuesto por el art. 52 de la LDC, y siendo que el Ministerio Público Fiscal no interviene en el presente proceso estructural en calidad de parte, solicitamos se cite al mismo a fin de que efectúe el control de legalidad que le impone la norma de mención.

XII. SOLICITA SE INSCRIBA EN EL REGISTRO PÚBLICO DE INCIDENCIA COLECTIVA:

Por otra parte, requerimos se ordene la inscripción del presente proceso estructural en el Registro Público de Incidencia Colectiva creado por la Suprema Corte mediante Acordada N° 3660/17.

XIII LAS PRETENSIONES COLECTIVAS. REMISIÓN:

En cuanto al deslinde de las pretensiones que contiene esta demanda, nos remitimos al apartado “2. OBJETO”. Tal como surge de dicho apartado, las pretensiones de esta parte son típicas de todos los usuarios afectados y se enfocan en la cuestión común configurada en la violación de la normativa que regula el servicio público de transporte para la personas con discapacidades motrices y/o movilidad reducida.

No existen pretensiones económicas.

Se solicita la readecuación de la flota de micros en post del cumplimiento del servicio en tiempo y forma, la aplicación de multa por la violación a sus obligaciones conforme la normativa, la capacitación de sus chóferes y el dictado de una cautelar mientras se actualice la flota de los mismos.

XIV.- PRUEBA:

Se ofrece como medios probatorios, reiterando la petición de que S.S: disponga la carga dinámica de las pruebas:

1.-Documental:

- a) Copia Certificada del estatuto de ASOCIACIÓN AZUL
- b) Copia Certificada de la inscripción de la Asociación en Personas Jurídicas.
- c) Copia Certificada del Acta de asamblea de designación de autoridades.
- d) DNI del presidente de la ASOCIACIÓN y DNI del Sr SARMIENTO.
- d) Acta de escribano FABIANO.
- e) Fotografías los micros en la propia terminal de la accionada.
- f) Copia Simple del informe del resultado de la medida preliminar.

2.- Pericial Contable: Para el supuesto de la denegación de por parte de la accionada, así como la negativa a su incumplimiento, se designe perito contador único de oficio para que previo examen de los libros contables: 1) Si los mismos son llevados en legal forma; 2) Informe la antigüedad de compra por parte de la misma, de todos los micros que componen la flota, conforme el título automotor de cada coche; 3) Realice un informe sobre todos los micros que fueron adquiridos con posterioridad al 1º de julio de 2002, e individualice los citados con sus datos registrales; 4) Realice un informe detallando aproximadamente el plazo de vida útil de los ómnibus que resultan ser flota de la empresa, analizando solo aquellos que fueron adquiridos posteriormente al mes de Julio de 2002; 5) Detalle el ingreso aproximado de la empresa haciendo hincapié en no solo en aquello que recauda con la venta de boletos, sino mediante el sistema SUBE, así como todos los subsidios que posee la misma de parte del Gobierno Nacional, Provincial y Municipal; 6) Informe observando los libros de la empresa accionada, así como las resoluciones del Subsecretario de Transporte y Ministro del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, cuanto es

el dinero que recibe la empresa en carácter de subsidio para el cumplimiento de su servicio;
7) Cualquier otra información de interés para el litigio.

3.-Técnico: Solicitud se cite a prestar declaración, al perito **Andrés E. Raggio**, ing. Mecánico de la asesoría que realizó la pericia sobre las 40 unidades de ómnibus, a fin de que venga a explicar cómo arribó a los resultados de las misma, su evaluación sobre las unidades peritadas e identifique el grado de cumplimiento a la normativa por parte de la accionada conforme sus conocimientos científicos.

Asimismo, por su calidad de experta en la materia, se solicita se cite a la Sra. **Elena Dal Bo**, DNI N° 11.020.797, con domicilio en calle 10 N 977 piso 1 de La Plata.

4.-Informativa:

*) Se libre oficio al Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo N° 1 del Departamento Judicial de La Plata, a efectos que remita a efectos *vivendi et probando* los autos caratulados: **“ASOCIACIÓN AZUL C/ TRANSPORTE LA UNIÓN LINEA 202 S.A. S/ DILIGENCIAS PRELIMINARES”** (Expte N° 44967), que hubo tramitado por ante dicho organismo jurisdiccional.

*) Se **intime** a la accionada **a presentar** en el expediente de autos, **todos los títulos de los ómnibus que componen su flota de micros**. Subsidiariamente, con aplicación de las atribuciones del Beneficio de Litigar sin Gastos, se libre oficio al Registro Nacional de la Propiedad Automotor y/o al Registro Automotor de Berisso N° 2, con domicilio en calle 13 e/ 165 y 166 nro. 4320, a fin de que informe y en su caso acompañe copia certificada de todos los coches que pertenecen a la empresa accionada.

*) Para el supuesto que la accionada cuestione la cuantificación y/o la cantidad de personas afectadas por la presente violación de la misma, se libre oficio al INDEC y a la Agencia Nacional de Discapacidad (la cual deroga el Centro Nacional de Rehabilitación) a fin de que informe un aproximado de la cantidad de gente que posee discapacidad en nuestro país, adjuntando información respaldatoria de su aseveración.

*) A la Dirección Provincial de Subsidios y Subvenciones dependiente del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires, para que informe si la empresa TRANSPORTE LA UNIÓN LÍNEA 202 S.A. recibió en los últimos diez (10) años ayuda

económica del Estado provincial, por cualquier concepto. Es caso afirmativo, individualice los montos, el concepto y el destino si lo tuviere.

*) Al Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires para que informe si esa Cartera otorgó a TRANSPORTE LA UNIÓN LÍNEA 202 S.A. ayuda económica, por cualquier concepto, en los últimos diez (10) años. Es caso afirmativo, individualice los montos, el concepto y el destino si lo tuviere.

*) Al Poder Judicial de la Provincia de Buenos Aires para que remita el legajo de personal de Daniel SARMIENTO, y/o informe a través del área de Recursos Humanos que corresponda, el historial desagregado de los cargos que dicho abogado desempeñó en tal Poder Estatal.

5.-Inspección Ocular y/o Reconocimiento judicial: Para el supuesto de que V.S. lo considere pertinente, ofrecemos como prueba previa a realizarse la audiencia del art. 11 de la ley 13.928, una inspección en la terminal de la empresa, a fin comprobar los incumplimientos de la accionada. También se ofrece dicho medio probatorio, para el supuesto que V.S. considere realizarlo posterior a la audiencia citada, y/o se ofrece la presente prueba a realizarse en cualquiera de las paradas de importante circulación de ómnibus en la ciudad de La Plata.

5. Testimonial:

a) **ELGARTE Marilina**, con DNI 23.570.166, empleada y con domicilio en calle 7 N 1209 de la ciudad de La Plata.

b) **FALOCCO Estela María**, con DNI 6.626.931, jubilada (escribana) y con domicilio en calle 45 N 420 de la ciudad de La Plata.

6. Confesional: Se cite por el juzgado al accionado y/o a sus representantes legales y/o a quien crean con capacidad jurídica para ello, a absolver posiciones a tenor del pliego que se acompañará en tiempo y forma, bajo apercibimiento de ley.

7. Constatación. Para el hipotético supuesto que V.S. considere que el acta notarial no es un fiel reflejo del incumplimiento por parte de la accionada, se solicita se libre mandamiento de constatación para que un oficial de justicia que corresponda se haga presente en la parada que V.S. considere más conveniente dentro del recorrido que cumple la

demanda, a fin de que constate cuantos colectivos adaptados para el acceso de personas con movilidad reducida cumplen el recorrido en un plazo de dos (2) horas.

XV.-DERECHO:

Fundo la pretensión de la actual acción en "LA CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD y LA CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD; en el ámbito de la constitución nacional los arts. 14, 14 bis, 15, 16, 17, 18, 19; en relación a la Constitución de La Provincia de Buenos Aires los arts. 10, 11, 20 inciso 2, 36 inc. 5 y 57; asimismo también la ley 12.502 y su decreto reglamentario nº 2538/01, la ley 13.928, la ley 24.240, las Resoluciones Nº 373/14 y 415/15 de la Agencia Provincial del Transporte, perteneciente al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, como así también en la Jurisprudencia y doctrina citada a lo largo del presente.

XVI- AUTORIZACIONES:

Autorizo a la consulta del expediente, diligenciamiento de cédulas, retiro de copias, y cualquier otro trámite que deba realizarse en el presente a mi letrados patrocinantes, y/o a los Dres Julio Enrique Ghione, y/o Roberto Colombo, y/o Nicolás Fabián Marinho y/o el Sr. Martín Pichinenda y/o el Sr Nicolás Gabriel Saborido (DNI37.934.892) para intervenir en forma indistinta.

XVII.-PETITORIO.

Por todo lo expuesto de VS. solicito:

- 1.- Se me tenga por presentada, parte y por constituido el domicilio procesal indicado.
- 2.- Se tenga por promovida la presente acción de amparo colectivo, dando vista al Ministerio Público Fiscal, conforme Ley N° 24.240.
- 3.- Se agregue la documental adjunta y se tengan por ofrecidas las restantes medidas de prueba.
- 4- Se disponga la carga dinámica de las pruebas.
- 5.- Se disponga la MEDIDA CAUTELAR URGENTE requerida en el punto VII de este escrito, donde se requiere un transporte sustitutivo hasta al cumplimiento del objeto de autos.

6.- Se dé trámite urgente y preferencial a las presentes actuaciones en orden al carácter tuitivo del amparo que se deduce.

7.- Oportunamente se haga lugar al mismo condenando a la accionada a dar cumplimiento con el servicio de transporte, en el marco de la legislación descripta y con los alcances en ella contenida, con costas.

8. Se condene a la accionada a abonar la multa civil del art. 52 bis de la ley 24.240 atento a la violación de los derechos en juego.

9. Se condene a la accionada a abonar la multa del art. 6 del decreto 2538/01.

10. Se ordene la capacitación de todos los chóferes con su debida futura acreditación de lo expuesto.

11. Se garantice la publicidad de la acción iniciada en la forma requerida, así como la publicidad de la sentencia a dictarse en autos.

12. Se ORDENE PREVIO A TODO, la inscripción de la acción iniciada en el Registro Público de Incidencia Colectiva (Acordada N° 3660/17).

13. Se conceda el Beneficio de Litigar sin Gastos que prevé la normativa, así la jurisprudencia mayoritaria en el tema.

Proveer de conformidad,

SERA JUSTICIA.