"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

CÁMARA DE DIPUTADOS
CONGRESO DEL PERÚ

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00457-2026-2031-CD
RU 31573-CD
29 SEPTIEMBRE 2026 05:46 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE PROMUEVE UNA MEJOR ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

El diputado de la república **GABRIEL ROBERTINO GONZALES DELGADO**, integrante del GRUPO PARLAMENTARIO JUNTOS POR EL PERÚ de la Cámara de Diputados, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú; en concordancia con el literal a) del artículo 2 del Reglamento del Congreso de la República, y, con los artículos 7, 8, literal c) del artículo 25, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente proposición legislativa.

FÓRMULA LEGAL

La Cámara de Diputados,

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE PROMUEVE UNA MEJOR ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar la Ley N.°29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, a fin de promover una mejor atención por medio de los Centros de Coordinación Regional del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis), además de un verdadero reconocimiento de apoyo en la reducción del pasaje interprovincial terrestre, aéreo y fluvial.

Artículo 2. Modificación del artículo 20 de la Ley N.°29973

Se modifica el numeral 20.4 del artículo 20 de la Ley N.°29973, en los siguientes términos:

> ***"Artículo 20. Accesibilidad en el transporte público terrestre***
>
> *[…]*
>
> *20.4 Las personas con discapacidad inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano**; y, en el transporte***

interprovincial tienen el 50% de descuento. La accesibilidad aplica también para un (1) acompañante"

Artículo 3. Incorporación de los artículos 20-A y 64-A en la Ley N.°29973

Se incorporan los artículos 20-A y 64-A en la Ley N.°29973, en los siguientes términos:

*"**Artículo 20-A. Accesibilidad en el transporte interprovincial aéreo y fluvial***

Las personas con discapacidad inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis) tienen el 50% de descuento en el pasaje aéreo y/o fluvial, así como, para un (1) acompañante. En el caso de personas con discapacidad visual, también aplicará el descuento para sus perros guías."

*"**Artículo 64-A. Funciones de los Centros de Coordinación Regional***

Los Centros de Coordinación Regional (CCR) dependientes de la presidencia del Conadis, tiene las siguientes funciones:

a) Realizar asistencia técnica a los gobiernos regionales y locales, en el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por la normativa relacionada en diferentes temáticas para las personas con discapacidad.
b) Realizar en coordinación con los órganos de línea del Conadis, la sensibilización social respecto a la materia de discapacidad.
c) Fomentar la creación de espacios de diálogo entre las entidades públicas, privadas y la sociedad civil, para las personas con discapacidad; así como, ejecutar acciones de promoción y difusión a nivel regional y local.
d) Coordinar con el gobierno regional, la inclusión de las personas con discapacidad, el acopio y validación de información que requiera el Conadis.
e) Informar a direcciones de entidad, sobre las acciones de supervisión a la implementación y cumplimiento de políticas públicas relativas a la discapacidad.
f) Participar en la formulación de planes proyectos y programas a favor de las personas con discapacidad que implementen los gobiernos regionales.
g) Implementar convenios en el ámbito de su jurisdicción en diferentes temáticas para las personas con discapacidad e informar periódicamente sobre su ejecución.
h) Otras funciones asignadas por la presidencia."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Se adecuará el reglamento de la Ley N.°29973, a lo establecido en la presente ley, en un plazo no mayor a treinta (30) días calendario.

SEGUNDA. El Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, en coordinación con el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y, el Ministerio de Economía y Finanzas, adoptarán las acciones correspondientes para el cumplimiento de la presente ley.

Lima, septiembre de 2026



Firmado digitalmente por: GONZALES DELGADO Gabriel Robertino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 15:36:09-0500

GABRIEL R. GONZALES DELGADO
DIPUTADO DE LA REPÚBLICA



Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 12:23:34-0500



Firmado digitalmente por: VILLANUEVA CALDERON Juan Amilcar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 15:42:07-0500



Firmado digitalmente por: PAREDES NAVARRO Yenifer Noelia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 16:27:36-0500



Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 12:23:40-0500



Firmado digitalmente por: HOLGUIN AGUIRRE James Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 15:57:07-0500



Firmado digitalmente por: TITO ROJAS Cesar Hugo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2026 17:05:18-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) LEY QUE PROMUEVE UNA MEJOR ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La propuesta legislativa se fundamenta en el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, el cual señala que:

> *"La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado."* (Artículo 1, Constitución Política, 1993)

También, en el artículo 7 de la Constitución Política del Perú, el cual establece que:

> *"Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona con discapacidad tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad."* (Artículo 7, Constitución Política, 1993)

B) PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

La discusión sobre los derechos de las personas con discapacidad ya no puede limitarse a la eliminación de barreras físicas. El enfoque contemporáneo exige identificar también las barreras económicas, institucionales y territoriales que impiden que una persona ejerza sus derechos en condiciones reales de igualdad. De paso la Ley N°29973, La Ley General de la Persona con Discapacidad, fue diseñada precisamente para promover, proteger y realizar esos derechos, así como, para superar una visión asistencialista. En esa lógica, una política de movilidad no debe llevar a preguntarse únicamente si existen rampas, asientos preferentes o mecanismos de atención, sino también, si la persona puede afrontar el costo de desplazarse y, si el Estado tiene presencia efectiva en el territorio para hacer exigibles sus derechos (Congreso de la República, 2012, Palacios, 2008)

En el Perú, la cuestión adquiere especial relevancia por la dispersión geográfica de la población y por la concentración de servicios especializados, oportunidades educativas, trámites administrativos y atenciones de salud en capitales regionales o en Lima. En mayo de 2026, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables informó que en el país existen más de 3,2 millones de personas con alguna discapacidad y, que más de 619 mil estaban incorporadas al Registro Nacional de la Persona con Discapacidad. La diferencia entre la población estimada y la población registrada evidencia, además, que las políticas de acceso no pueden diseñarse pensando únicamente en quienes ya tienen una relación fluida con la administración pública. (MIMP, 2026)

La presente ley se concentra en resolver dos problemas concretos; el primero, es la ausencia de una regla general que reduzca en 50% el precio de los pasajes terrestres

interprovinciales y, de los pasajes aéreos y fluvial nacionales para las personas con discapacidad, extendiendo el mismo beneficio a un acompañante cuando la persona requiere apoyo humano para realizar el viaje, así como para sus mascotas en caso de discapacidad visual; el segundo, es la necesidad de otorgar mayores facultades u operativas a los Centros de Coordinación Regional del Conadis (CCR), de modo que puedan atender directamente a la ciudadanía, supervisar, articular, orientar y canalizar soluciones, sin que su actuación dependa de la capacidad organizativa de la OREDIS y OMAPED de cada gobierno subnacional.

La propuesta no pretende sustituir a las OREDIS ni a las OMAPED, estas oficinas pertenecen a los gobiernos regionales y municipales, respectivamente, mientras que los CCR representen territorialmente al Conadis, ya que son estructuras distintas, con fuentes de legitimidad y cadenas de responsabilidad diferentes. Por ello, el fortalecimiento de los CCR debe entenderse como desconcentración del organismo nacional y no como subordinación de los órganos regionales o locales, cuya finalidad es que la persona con discapacidad tenga un punto estatal de atención directa y estable en cada departamento, aun cuando la OREDIS u OMAPED correspondiente, presente deficiencias de implementación.

El problema se vuelve más evidente en los desplazamientos de larga distancia, ya que, una persona puede necesitar trasladarse a otra provincia o departamento para una consulta médica especializada, una evaluación para obtener o renovar documentación, una audiencia, una capacitación, una oportunidad laboral, estudios o para participar en actividades familiares y comunitarias. En esos supuestos, el costo del viaje no es accesorio, debido a que puede convertirse en la barrera que determine si la persona ejerce o no el derecho subyacente. Además, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ha señalado que la accesibilidad es una condición previa para vivir de manera independiente y participar plenamente en igualdad y, su artículo 20 exige facilitar la movilidad personal a un costo asequible (Naciones Unidas, 2006, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2014)

El debate parlamentario peruano confirma que el vacío ha sido advertido institucionalmente, ya que en 2023 se presentó una iniciativa que proponía un descuento del 50% en pasajes aéreos para personas con discapacidad. En 2025, la Comisión de Mujer y Familia aprobó un dictamen favorable orientado a establecer beneficios para personas con discapacidad en el transporte aéreo nacional. La discusión parlamentaria reconoció expresamente barreras económicas, físicas y de asistencia en aeropuertos y aerolíneas. Asimismo, en una sesión de la Comisión de Inclusión Social, se registró la demanda de representar de personas con discapacidad para contar, por lo menos con un descuento del 50% en pasajes interprovinciales, fluviales y aéreos. Estos antecedentes muestran que el problema no es hipotético, aunque las propuestas anteriores no integran necesariamente, en una sola reforma, el descuento terrestre interprovincial, el aéreo y la situación del acompañante (Congreso de la República, 2023, 2025a)

Una regulación tarifaria que beneficie únicamente a la persona con discapacidad puede ser insuficiente cuando el desplazamiento requiere asistencia humana. El artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad obliga a facilitar

formas de asistencia humana e intermediarios a costo asequible, en donde la asistencia no debe interpelarse como una negación de autonomía. Por el contrario, bajo el modelo de derechos humanos, los apoyos permiten que la persona tome sus propias decisiones y participe en la comunidad con el mayor grado posible de independencia (Naciones Unidas, 2006, Degener, 2016)

En términos económicos, cuando una persona requiere viajar con apoyo, el hogar debe adquirir dos pasajes para posibilitar un solo desplazamiento funcional. Si el viaje interprovincial o aéreo se vincula con una cita médica, un trámite o una actividad educativa, el costo se duplica precisamente por una necesidad asociada a las barreras que enfrenta la persona. El resultado puede ser regresivo, porque quien necesita mayor apoyo, termina pagando más para acceder al mismo servicio o destino que otra persona puede alcanzar de manera autónoma.

No obstante, una norma técnicamente adecuada debe evitar asumir que toda persona con discapacidad necesita acompañante. Esa presunción sería contraria al modelo social, a la autonomía y a la diversidad de situaciones. Por ello, se propone que el descuento del 50% para un acompañante opere cuando exista una necesidad de apoyo para el desplazamiento, acreditable de manera sencilla mediante el certificado de discapacidad, el carné del Conadis, u otro mecanismo reglamentario que no cree procedimientos innecesarios, por lo que, el criterio debe ser la necesidad de apoyo y no una visión paternalista sobre la discapacidad.

La propuesta encuentra sustento en los artículos 1, 2 inciso 2 y 7 de la Constitución. La dignidad humana, la igualdad y la protección especial de las personas con discapacidad imponen al Estado deberes positivos cuando existen barreras estructurales. El Tribunal Constitucional ha precisado que el régimen de protección no se agota en asistencia sanitaria y que comprende la adopción de medidas dirigidas a eliminar exclusiones históricas. En el Expediente N.° 02437-2013-PA/TC, el Tribunal destacó que la accesibilidad es simultáneamente principio y derecho y que comprende el acceso a los medios de transporte en igualdad de condiciones (Tribunal Constitucional, 2014).

La jurisprudencia constitucional peruana ha consolidado el modelo social de la discapacidad. En el Expediente N.° 00194-2014-PHC/TC y en decisiones posteriores, el Tribunal ha señalado que las limitaciones no deben ubicarse exclusivamente en la persona, sino en la interacción con un entorno que no ha sido adaptado para su participación. En 2024 y 2025, el Tribunal reiteró que este modelo exige acciones mínimas y ajustes razonables que eviten que la persona sea colocada en una situación de desventaja por barreras externas (Tribunal Constitucional, 2019, 2024, 2025).

La Convención refuerza esa obligación. El artículo 9 exige asegurar el acceso, en igualdad de condiciones, al transporte y a los servicios abiertos al público, incluso cuando son prestados por entidades privadas. El artículo 20 dispone facilitar la movilidad personal en la forma y momento elegidos por la persona y a un costo asequible. Estos mandatos permiten comprender que la accesibilidad económica forma parte de la discusión sobre movilidad, aunque la Convención no imponga un porcentaje tarifario específico. El 50 % es, por tanto, una opción de política legislativa que debe justificarse por su idoneidad y proporcionalidad, no una cifra directamente ordenada por el tratado.

Las Observaciones finales dirigidas al Perú por el Comité en 2023 son particularmente pertinentes. El Comité expresó preocupación porque el transporte público y sus estaciones no eran plenamente accesibles, especialmente fuera de Lima, y recomendó legislación vinculante, mecanismos de cumplimiento y apoyo técnico para que gobiernos regionales y municipales implementen medidas de accesibilidad. También señaló debilidades de seguimiento y asignación de recursos en la política de discapacidad. Tales observaciones conectan los dos ejes de este artículo: el acceso efectivo al transporte y la necesidad de fortalecer la capacidad territorial del Estado (Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2023).

Con relación a la **PRESENCIA TERRITORIAL DEL CONADIS**, en donde la Resolución de Presidencia N°040-2021-CONADIS/PRE modificó las acciones de los órganos desconcentrados y definió a los Centros de Coordinación Regional como dependientes de la Presidencia del Conadis, responsables de supervisión del cumplimiento normativo, sensibilización, concertación social y asistencia técnica para implementar políticas públicas sobre discapacidad en su jurisdicción. Asimismo, estableció que actúan en representación del Conadis dentro del territorio correspondiente (CONADIS, 2021)

La misma resolución asignó a los CCR acciones concretas, referente a la asistencia técnica a gobiernos regionales y locales, sensibilización social, creación de espacios de diálogo entre entidades públicas, privadas y sociedad civil, promoción de la participación en la formulación de planes, proyectos y programas regionales, e implementación de convenios en su jurisdicción

El listado revela que los CCR ya poseen una vocación territorial amplia, pero buena parte de sus tareas se estructura alrededor de coordinación, asistencia e información no de capacidad resolutiva directa.

El punto jurídico central es diferenciar los CCR de las OREDIS y OMAPED, ya que el artículo 69 de la Ley N°29973 obliga a los gobiernos regionales y a la Municipalidad Metropolitana de Lima a contemplar una OREDIS en su estructura orgánica, con funciones de formular, coordinar, ejecutar y supervisar políticas, regionales, promover presupuesto, organizar consultas y administrar el registro regional, entre otras. El artículo 70 establece lógica semejante para las OMAPED en municipalidad provinciales y distritales. Estas oficinas son órganos del respectivo gobierno subnacional, no son oficinas subordinadas al CONADIS (Congreso de la República, 2012)

Los CCR, en cambio, son la expresión desconcentrada del organismo nacional, y por ello, hablar de "autonomía" requiere precisión. No sería correcto convertirlos en organismos independientes del CONADIS, pues perderían la cadena de dirección y responsabilidad institucional. Lo jurídicamente útil es reconocer autonomía operativa y funcional en el territorio para determinadas actuaciones, y declarar expresamente que su atención, supervisión y orientación no están condicionadas a la intervención previa de OREDIS u OMAPED, esa independencia horizontal permitiría que el ciudadano acuda directamente al representante territorial del CONADIS.

La necesidad de reforzar este diseño se confirma con información reciente, ya que el Informe Técnico Vinculante N.° D000007-2025-CONADIS-DPSGE señaló que, a noviembre de 2025, solo un gobierno regional incorporaba la totalidad de funciones

previstas por el artículo 69 y que ninguno contaba con una OREDIS formalmente constituida en su ROF que cumpliera integralmente dichas funciones y mantuviera esa denominación. La conclusión no significa que en las regiones no exista actividad sobre discapacidad, pero sí evidencia una brecha entre el mandato legal y la organización real. En ese contexto, hacer depender la atención territorial del CONADIS de la fortaleza de cada OREDIS genera riesgos de desigualdad geográfica (CONADIS, 2025).

El fortalecimiento puede organizarse alrededor de cinco funciones, ya que la primera es atención directa integral. Cada CCR debería estar habilitado para recibir solicitudes, quejas y alertas relacionadas con la Ley N.° 29973; orientar sobre certificación, registro, accesibilidad, empleo, educación, salud, transporte y programas; y efectuar derivaciones con trazabilidad. La persona no debería ser enviada de oficina en oficina para identificar qué nivel de gobierno es competente. El CCR puede actuar como puerta de entrada territorial del sistema, sin asumir competencias que la ley reserve a otra entidad.

La segunda función es supervisión territorial con capacidad de verificación, donde la Resolución N.° 040-2021 ya menciona supervisión e información a las direcciones de la entidad. La reforma legal puede permitir que los CCR realicen visitas de constatación, levanten actas, soliciten información, emitan informes técnicos y formulen requerimientos preventivos dentro de lineamientos nacionales. Cuando se advierta una infracción sancionable, el expediente debe remitirse al órgano competente de fiscalización y sanciones del Conadis. Así se fortalece la presencia territorial sin fragmentar la potestad sancionadora.

La tercera función es seguimiento vinculante de compromisos de articulación. Los CCR deberían poder convocar mesas de trabajo regionales, registrar compromisos de entidades públicas y realizar seguimiento con plazos. Si una entidad incumple reiteradamente, el CCR debe informar a la dirección competente del Conadis y, cuando corresponda, activar mecanismos de supervisión, por lo que la coordinación deja de ser una reunión aislada y se convierte en un proceso verificable.

Estas facultades deben venir acompañadas de recursos, ya que no tiene sentido reconocer competencias sin personal, presupuesto, movilidad, herramientas accesibles y capacidad tecnológica. La Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030 identifica como causas de la discriminación estructural el limitado acceso a servicios públicos y la precariedad institucional en materia de discapacidad. Por ello, la desconcentración no puede ser meramente nominal: requiere capacidad efectiva para resolver, derivar, supervisar y hacer seguimiento (MIMP, 2021).

C) ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Durante el Periodo Parlamentario 2021-2026, se presentaron propuestas legislativas que guardan relación con la presente proposición, las cuales son:

- El "Proyecto de Ley N.°06736/2023-CR, Ley que establece el beneficio del descuento del 50% en pasajes aéreos para personas con discapacidad"[1], el cual tuvo como autora a la excongresista Hilda Marleny Portero López del Grupo Parlamentario Acción Popular (Portero, 2023)

- El "Proyecto de Ley N.°09209/2024-CR, Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo"[2], el cual tuvo como autor al excongresista Segundo Teodomiro Quiroz Barboza del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional (Quiroz, 2024)

D) IDENTIFICACIÓN DE LOS DISTINTOS SECTORES COMPRENDIDOS EN LA PROPUESTA

El principal sector comprendido en la propuesta, son las personas con discapacidad, las cuales se encuentran inscritas en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad, quienes tendrán el derecho a un descuento del cincuenta por ciento (50 %) sobre la tarifa aplicable al servicio de transporte terrestre regular interprovincial de personas y al servicio de transporte aéreo y fluvial, así como, para su acompañante, ya que las personas con discapacidad requieren el apoyo humano para realizar su desplazamiento, un acompañante tiene derecho al mismo descuento, siempre que viaje en el mismo servicio, fecha y trayecto. La acreditación de la necesidad de apoyo es gratuita, sencilla y no puede generar un procedimiento adicional irrazonable.

E) IDENTIFICACIÓN DE LAS NORMAS QUE PODRÍAN SER MODIFICADAS

El artículo 20 de la Ley N.°29973 regula la accesibilidad en el transporte público terrestre, en donde la Ley N.°30412 incorporó el numeral 20.4, en el que se dispuso que las personas con discapacidad severa inscritas en el Conadis tengan pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano. Se trata de una medida de acción positiva relevante, porque reconoce que la igualdad formal no basta cuando determinadas personas afrontan costos y barreras para movilizarse; sin embargo, el diseño vigente deja fuera de manera expresa los viajes interprovinciales y aéreos, ya que no formula un beneficio tarifario específico para los viajes terrestres interprovinciales de larga distancia y los aéreos (Congreso de la República, 2016) El alcance restrictivo del beneficio no es una mera interpretación académica, ya que en el Informe Técnico

[1] Portal del Congreso. PL 6736, 28 de diciembre de 2023. Extraído de: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/6736

[2] Portal del Congreso. PL 9209, 16 de octubre de 2024. Extraído de: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/9209

Vinculante N° D000005-2023-CONADIS-DPI, el propio Conadis, precisó que el pase libre se otorga solamente a las personas con discapacidad severa y que el beneficio se restringe al transporte público terrestre urbano e interurbano.

Esta precisión es importante porque demuestra que, mientras no exista una reforma legislativa, no resulta jurídicamente correcto extender por analogía el pase libre a modalidades no previstas. En materia de obligaciones impuestas a empresas privadas, una ampliación de este tipo requiere una base legal clara y una delimitación objetiva de beneficiarios y condiciones (CONADIS, 2023), por lo que, se está planteando la modificación del artículo 20.4 para que se considere el descuento del 50% en pasajes interprovinciales y aéreos, extendiéndose el beneficio a un acompañante. Además, se está considerando el retiro de la palabra "severa", es decir, este beneficio será para todas las personas con discapacidad. Con la incorporación del artículo 20-A.

Finalmente, se está incorporando el artículo 64-A, para que los Centros de Coordinación Regional del Conadis obtengan funciones de asistencia, articulación y supervisión, pero con mayor capacidad operativa para brindar atención directa, sin depender de la eficacia de OREDIS u OMAPED.

F) IMPACTO DE LA FUTURA NORMA LEGAL

➢ ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La propuesta no irroga gasto adicional al erario nacional, puesto que, se propone el descuento del 50 % para la persona con discapacidad en el transporte interprovincial, aéreo y fluvial, así como, para el acompañante y sus mascotas, en caso de discapacidad visual, ya que, el descuento propuesto debe coexistir con el pase libre vigente y nunca reducirlo, en donde las personas libres en el transporte urbano e interurbano deben conservar ese beneficio. Además, la nueva regla se aplicaría a modalidades no cubiertas de forma expresa, como transporte terrestre regular interprovincial y transporte aéreo comercial nacional. Con ello se respeta el principio de no regresividad y se evita que una reforma presentada como ampliación termine sustituyendo una gratuidad ya reconocida por una rebaja del 50%.

Una primera objeción, sostiene que el descuento podría afectar la libertad de empresa. La respuesta es que ningún derecho económico es absoluto y que el legislador puede establecer obligaciones para asegurar igualdad y accesibilidad en servicios abiertos al público; sin embargo, la intensidad de la intervención debe ser razonable. Por eso se propone un descuento del 50 %, no una gratuidad general en transporte interprovincial, aéreo y fluvial; se conserva la posibilidad de mecanismos de compensación; y, se exige evaluación técnica de implementación. La medida persigue una finalidad constitucional legítima, es idónea para reducir la barrera económica y puede diseñarse de modo menos gravoso que otras alternativas como la gratuidad universal. En el caso de discapacidad visual, para su acompañante.

Una segunda objeción, es el riesgo de fraude, ya que ese riesgo existe en cualquier beneficio, pero puede mitigarse mediante verificación digital del carné o registro, interoperabilidad y reglas para el acompañante. La respuesta no debe ser imponer

certificados repetitivos o trámites costosos. El Informe Técnico Vinculante de 2023 advirtió que mecanismos adicionales para acceder al pase libre no deben crear procedimientos extra y que cualquier tarjeta adicional debería ser gratuita. Ese criterio puede trasladarse a la nueva tarifa inclusiva (CONADIS, 2023).

En cuanto a los beneficiarios, una alternativa amplia consiste en reconocer el descuento a toda persona con discapacidad inscrita en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad. Esta opción se justifica porque el costo de viajar largas distancias puede afectar a personas con discapacidad leve, moderada o severa y porque la inscripción brinda un criterio objetivo de identificación. No obstante, para el acompañante si resulta razonable exigir que la persona requiera apoyo para el desplazamiento. La norma debe autorizar al reglamento a establecer una forma de acreditación simple y gratuita, sin imponer trámites que se conviertan en una nueva barrera.

En el plano económico, imponer descuentos, a operadores privados exige una evaluación regulatoria seria, cuya finalidad constitucionalmente legítima no elimina la necesidad de analizar el impacto en sostenibilidad, competencia y conectividad; por ello, la presente proposición legislativa, establece mecanismo de compensación o incentivos, para que en el marco legal se pueda fijar el derecho y el porcentaje, mientras que la implementación debe evitar que el costo se traslade íntegramente a otros pasajeros o reduzca servicios en rutas poco rentables.

En tal sentido, se está planteando una proposición legislativa en dos bloques: uno referido a movilidad y, otro, a desconcentración territorial del Conadis. Por técnica legislativa, resulta preferible no forzar todo el transporte aéreo dentro del actual artículo 20, cuyo título se refiere al transporte público terrestre. Se propone incorporar un artículo 20-A sobre tarifa inclusiva de larga distancia; y, un artículo 64-A que reconozca legalmente a los Centros de Coordinación Regional antes del capítulo dedicado a OREDIS y OMAPED. Esta ubicación permite distinguir con claridad la estructura nacional desconcentrada de las oficinas subnacionales.

G) REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2014). Observación general núm. 2: Artículo 9. Accesibilidad (CRPD/C/GC/2). Naciones Unidas. https://www.ohchr.org/es/treaty-bodies/crpd

Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2023). Observaciones finales sobre los informes periódicos segundo y tercero combinados del Perú (CRPD/C/PER/CO/2-3). Naciones Unidas. https://www.ohchr.org/es/treaty-bodies/crpd

Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad [CONADIS]. (2021). Resolución de Presidencia N.° 040-2021-CONADIS/PRE, que modifica las acciones de los Centros de Coordinación Regional. https://www.gob.pe/institucion/conadis/normas-legales/2601796-d000040-2021-conadis-pre

Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad [CONADIS]. (2023). Informe Técnico Vinculante N.° D000005-2023-CONADIS-DPI: Pase libre. https://www.gob.pe/institucion/conadis/informes-publicaciones/4953095-pase-libre-informe-tecnico-vinculante-n-d000005-2023-conadis-dpi

Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad [CONADIS]. (2025). Informe Técnico Vinculante N.° D000007-2025-CONADIS-DPSGE: https://www.gob.pe/institucion/conadis/informes-publicaciones/7531984-informe-tecnico-vinculante-n-d000007-2025-conadis-dpsge-supervision-al-cumplimiento-del-articulo-69-de-la-ley-n-29973-ley-general-de-la-persona-con-discapacidad-y-precision-del-alcance-de-la-obligacion-presupuestaria-contemplada-en

Congreso de la República del Perú. (2012). Ley N.° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Diario Oficial El Peruano, 24 de diciembre de 2012.https://lpderecho.pe/ley-general-persona-discapacidad-ley-29973-actualizada/

Congreso de la República del Perú. (2016). Ley N.° 30412, Ley que modifica el artículo 20 de la Ley N.° 29973, disponiendo el pase libre en el servicio de transporte público terrestre para las personas con discapacidad severa. Diario Oficial El Peruano, 14 de enero de 2016.https://www.gob.pe/institucion/susalud/normas-legales/852913-30412

Congreso de la República del Perú. (2023). Proyecto de ley que establece el beneficio del descuento del 50 % en pasajes aéreos para personas con discapacidad. https://www.elperuano.pe/noticia/232541-congreso-proponen-que-personas-con-discapacidad-paguen-50-del-costo-de-pasajes-aereos

Congreso de la República del Perú. (2024). Beneficios en pasajes aéreos nacionales e internacionales para personas con discapacidad o adultos mayores. Área de Servicios de Investigación y Seguimiento Presupuestal. https://www.elperuano.pe/noticia/232541-congreso-proponen-que-personas-con-discapacidad-paguen-50-del-costo-de-pasajes-aereos

Congreso de la República del Perú. (2025a). Comisión de Mujer y Familia: Dictamen recaído en el Proyecto de Ley N.° 9209/2024-CR. https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamenes-en-favor-de-menores-vulnerables-madres-lactantes-y-personas-con-discapacidad/

Congreso de la República del Perú. (2025b). Transcripción de sesión de la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad: demandas sobre descuento en transporte interprovincial y aéreo. https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-dictamenes-en-favor-de-menores-vulnerables-madres-lactantes-y-personas-con-discapacidad/

Degener, T. (2016). Disability in a human rights context. Laws, 5(3), 35. https://doi.org/10.3390/laws5030035

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables [MIMP]. (2021). Decreto Supremo N.° 007-2021-MIMP, que aprueba la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030. https://www.gob.pe/institucion/mimp/normas-legales/1953329-007-2021-mimp

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables [MIMP]. (2026, 5 de mayo). Más de 619 mil usuarios acceden a beneficios del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad. https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/1387351-mas-de-619-mil-usuarios-accedan-a-beneficios-del-registro-nacional-de-la-persona-con-discapacidad

Naciones Unidas. (2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

Palacios, A. (2008). El modelo social de discapacidad: Orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Ediciones Cinca. https://dds.cepal.org/redesoc/publicacion?id=4010

Tribunal Constitucional del Perú. (2014). Sentencia recaída en el Expediente N.° 02437-2013-PA/TC. https://lpderecho.pe/sentencia-tc-ordena-supermercado-permitir-ingreso-invidentes-perros-guia/

Tribunal Constitucional del Perú. (2019). Sentencia recaída en el Expediente N.° 00194-2014-PHC/TC. https://lpderecho.pe/sentencia-historica-tc-discapacidad-peru/

Tribunal Constitucional del Perú. (2024). Sentencia 206/2024, Expediente N.° 01106-2022-PA/TC. https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2024/01106-2022-AA.html

Tribunal Constitucional del Perú. (2025). Sentencia recaída en el Expediente N.° 05031-2022-PA/TC. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2025/05031-2022-AA.html