



**PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE  
EL BENEFICIO DEL DESCUENTO DEL  
50% EN PASAJES AÉREOS PARA  
PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la Congresista de la República, **HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ**, miembro del Grupo Parlamentario Acción Popular, en ejercicio de las facultades de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

**FÓRMULA LEGAL**

**El Congreso de la República  
Ha dado la siguiente Ley**

**LEY QUE ESTABLECE EL BENEFICIO DEL DESCUENTO DEL 50% EN PASAJES  
AÉREOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

**ARTÍCULO 1. OBJETO DE LEY**

La presente ley tiene por objeto incorporar el inciso 84.3 en el artículo 84 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, mediante el cual se establece el derecho que tienen las personas con discapacidad de recibir descuentos en los vuelos nacionales e internacionales.

**ARTÍCULO 2. FINALIDAD**

La presente propuesta legislativa tiene por finalidad permitir que toda persona con discapacidad, acreditada por el concejo nacional para la integración de la persona con discapacidad (CONADIS), tienen el derecho a acceder al beneficio al descuento del cincuenta por ciento (50%) en pasajes aéreos de empresas de transporte público o privado para vuelos nacionales o internacionales.

**ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

La iniciativa legislativa presentada rige para el servicio de las empresas de transporte público o privado, dentro del territorio nacional e internacional.

**ARTÍCULO 4. INCORPORACION**

**“Artículo 84.- De las tarifas y fletes del servicio de transporte aéreo**

(...)

84.3 Las personas con discapacidad tiene el derecho a recibir el beneficio al descuento del cincuenta por ciento (50%) en pasajes aéreos de empresas de transporte público o privado de vuelos nacionales o internacionales. En caso que deba viajar con acompañante, se debe garantizar la extensión del beneficio"

(...)

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

#### PRIMERA: ADECUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN

El Poder Ejecutivo en el plazo no mayor de 90 días calendario de publicada la presente ley, adecua e implementa las nuevas disposiciones contempladas.

#### SEGUNDA: NORMA DEROGATORIA

Derógase, modificase o déjese en suspenso las normas que se opongan a la presente Ley.

#### TERCERA: VIGENCIA DE LA LEY

La presente Ley entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano"



Firmado digitalmente por:  
SOTO PALACIOS Wilson FAU  
20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 28/12/2023 12:10:48-0500

Lima, diciembre de 2023



Firmado digitalmente por:  
ESPINOZA VARGAS Jhaec  
Darwin FAU 20161740126 soft  
Motivo: En señal de conformidad  
Fecha: 19/12/2023 11:15:31-0500



Firmado digitalmente por:  
PORTERO LOPEZ Hilda  
Marleny FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 19/12/2023 11:49:36-0500

**HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ**  
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:  
DOROTEO CARBAJO Raul  
Felipe FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 19/12/2023 11:55:38-0500



Firmado digitalmente por:  
ESPINOZA VARGAS Jhaec  
Darwin FAU 20161740126 soft  
Motivo: En señal de conformidad  
Fecha: 19/12/2023 11:15:52-0500



Firmado digitalmente por:  
ARAGON CARREÑO Luis Angel  
FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 19/12/2023 12:25:35-0500



Firmado digitalmente por:  
VERGARA MENDOZA Evis  
Herman FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 19/12/2023 12:41:50-0500

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

En nuestro país, un alto porcentaje de personas con discapacidad se ve excluido del acceso a derechos básicos como ser atendido en un centro de salud, educarse en el colegio o universidad que elijan, acceder a un puesto de trabajo, desplazarse con libertad, usar los medios de transporte público, casarse, tener hijos.

El fomento a un mayor acceso al transporte, incluido el transporte público, puede transformar sustancialmente los medios de vida de las personas con discapacidad, así como a su núcleo familiar. Las personas con discapacidad son reconocidas específicamente como una población vulnerable, debido a la doble de discriminación, social y física, que a menudo las atrapa en la inequidad y la pobreza.

Una ciudad con un transporte público que no sea incluyente puede dificultar a las personas con discapacidad el hecho de conseguir un buen empleo, obtener educación de calidad y tener acceso a la atención de la salud. Un transporte inequitativo también puede limitar las actividades sociales y recreativas de las personas con discapacidad. Además, una característica de la pobreza es la limitación que ejerce sobre la movilidad, una vez que las zonas pobres se caracterizan por su difícil acceso. Sería ideal que las personas con discapacidad puedan viajar dentro de la ciudad utilizando el transporte público u otros modos con la facilidad que lo hacen las personas sin discapacidades.

Es importante tener en cuenta que las personas con discapacidad históricamente han afrontado obstáculos para el ejercicio de sus derechos y para participar en igualdad de condiciones, con relación a las personas sin discapacidad en el ámbito público.

Teniendo en cuenta esta situación, en 2006 se aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), Tratado Internacional de Naciones Unidas especializado en materia de discapacidad, el cual se encuentra vigente en nuestro país desde el año 2008.

En el marco del modelo social y de derechos, la CDPD reconoce que la discapacidad no se encuentra en la condición física, sensorial, intelectual, mental y/o psicosocial de la persona, sino que ésta surge de la interacción de dicha condición con las barreras que se presentan en su entorno; por lo tanto, será la sociedad la que deba cambiar y adaptarse a los requerimientos de las personas con discapacidad. Para lograr ello, los Estados deberán modificar su legislación interna, eliminar prácticas discriminatorias hacia las personas con discapacidad, implementar políticas públicas que promuevan su inclusión y participación, entre otras acciones.

En esa línea, con el fin de verificar el efectivo cumplimiento de las disposiciones de la CDPD, en el numeral 2<sup>1</sup> de su artículo 33° se estableció la obligación de los Estados partes de establecer un Mecanismo Independiente encargado de promover, proteger y

<sup>1</sup> Art. 33.2°, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD).

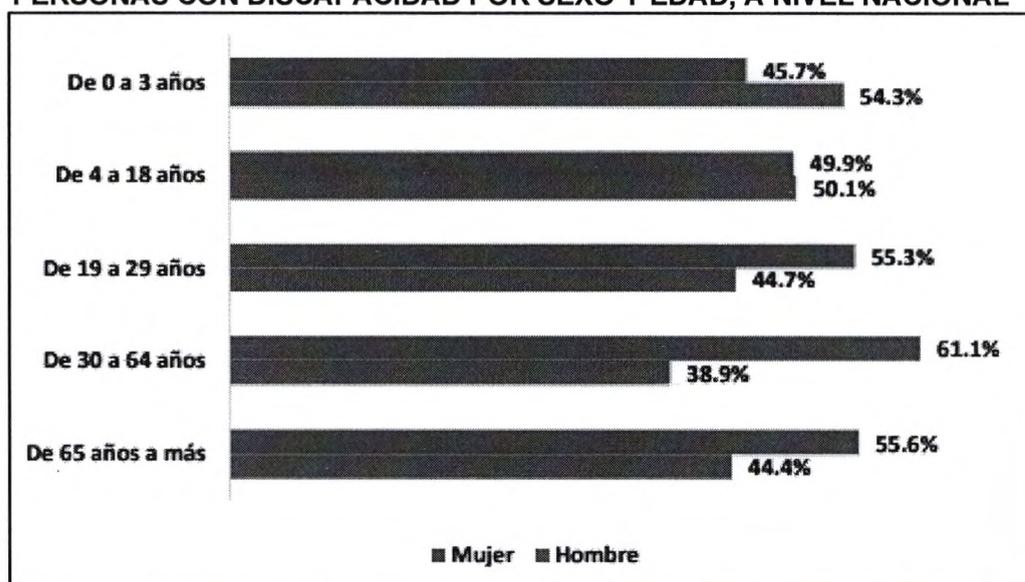
supervisar la aplicación de la Convención. El Estado peruano, en cumplimiento de esta obligación, mediante el artículo 86<sup>2</sup> de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad (LGPCD) del año 2012

## 1.1 LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN PERÚ

### a) Personas con discapacidad según sexo y edad a nivel nacional

A nivel nacional, existen más mujeres que hombres con discapacidad, esto se puede observar en los resultados de los Censos Nacionales del año 2017 del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI); pero la diferencia ya había sido identificada en la Primera Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad 2012<sup>3</sup> (Enedis).

#### PERSONAS CON DISCAPACIDAD POR SEXO Y EDAD, A NIVEL NACIONAL



Fuente: INEI – Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de vivienda y III de Comunidades Indígenas.

De acuerdo con el último Censo del 2017, en nuestro país hay 3 209 261 personas con discapacidad, lo que representa el 10,3% de la población. Es decir, uno de cada 10 peruanos/as tiene discapacidad. El 48.3% tiene dificultades para ver, el 15.1% dificultades para moverse o caminar mientras un 18,5% tiene dos o más discapacidades. Del universo total, el 56.7% son mujeres y el 43.3% varones.

<sup>2</sup> Art. 86°, Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad (LGPCD).

<sup>3</sup> Instituto Nacional de Estadística e Informática. Primera Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad 2012. Lima, 2014, p. 9.

Cabe anotar que la cantidad de mujeres que presentan alguna condición de discapacidad es constantemente una población mucho más numerosa en comparación con la de los hombres, a partir de los 12 años hacia adelante.

Las personas con discapacidad constituyen un grupo diversos, conformados por todos los estratos socio-económicos, por lo que sus experiencias de vida y necesidades en materia de salud se ven afectadas por factores como el sexo, la edad, religión, la raza, la etnia y la situación socio económica. Las personas con discapacidad mueren antes, tienen peor salud y experimentan más limitaciones en su actividad cotidiana que las demás. Asimismo, las personas con discapacidad tienen dos veces más riesgo de desarrollar afecciones como la depresión, el asma, la diabetes, el ictus, la obesidad o problemas de salud bucodental. Los establecimientos de salud inaccesibles suponen una dificultad hasta 6 veces mayor para las personas con discapacidad.

La limitación para el desplazamiento por falta de condiciones de accesibilidad en el transporte incide directamente en la vida de las personas con discapacidad, ya que su inclusión social depende en gran medida del servicio público de transporte que les brinde el Estado, de forma directa, indirecta o mixta.

La mayoría de servicios públicos de transporte de pasajeros, genera inconformidad en las y los usuarios con y sin discapacidad por diferentes motivos; sin embargo, representa una complicación mayor, para las personas con discapacidad en general, personas con discapacidad físico-motora en particular, y en la mayoría de los casos, negación al servicio, para las personas usuarias de silla de ruedas.

## 1.2 TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y SUS USUARIOS

Las líneas aéreas o aerolíneas, son aquellas organizaciones que se dedican al transporte de pasajeros o carga, por avión.

El mundo de las líneas aéreas es complejo. Existen compañías que se dedican a transportar pasajeros y carga de forma regular, mientras que también hay otras empresas que transportan a sus clientes o grupos de clientes de la forma puntual acordada entre ellos, como lo son los Charter.

La aviación comercial en el Perú es operada por dos agentes:

1. Las líneas aéreas nacionales; y
2. Las líneas aéreas extranjeras, que tienen frecuencias de llegadas y salidas en territorio peruano.

El referido mercado aéreo tiene a su vez dos tipos de usuarios:

1. El Transportista de carga: y
2. El pasajero

El tráfico de pasajeros y de carga, tanto nacional como internacional, ha crecido considerablemente durante la última década. Es de esperar que, en el futuro, la demanda por servicios de transporte aéreo desde y hacia el Perú se incremente, continuando la tendencia de la década pasada.

En ese sentido, es necesario que las líneas aéreas mejoren su capacidad de brindar servicios confiables y de calidad a sus pasajeros.

### 1.3 TRANSPORTE AÉREO: EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD

En lo que se refiere al transporte aéreo, el trato que actualmente reciben las personas con discapacidad en los aeropuertos del país y en los aviones y vehículos en general, deja mucho que desear, salvo honrosas excepciones. Ello a pesar de la normatividad vigente.

El derecho a la accesibilidad para las personas con discapacidad (en adelante las PCD) reconocido en el ordenamiento interno se encuentra en la Ley 29973 (Ley General para las Personas con Discapacidad) en su artículo 15 y, en específico, el artículo 20 sobre el transporte público terrestre. Sin embargo, ello no abarca los otros medios de transporte como el fluvial, ferroviario y aéreo. También dentro del ámbito interno existe normas que regulan la atención de las personas con discapacidad en este medio de transporte como Ley 28735<sup>4</sup> y la accesibilidad de las personas con discapacidad visual se encuentra en la Ley 29830.<sup>5</sup>

No obstante, existe normas que regulan la materia en ámbitos supraleales. Como punto de partida existe el Anexo 9 – Facilitación al Convenio de Aviación Civil Internacional que establece que las aerolíneas aeroportuarias deben adaptar sus instalaciones a las necesidades de las personas con discapacidad. Adicionando el Documento 9984 sobre el Manual sobre el acceso aéreo de las personas impedidas que tiene como fin que los estados que son partes del convenio (como Perú) cumplan las disposiciones del Anexo 9. Incluso el Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (en adelante la Convención) en su artículo 9 reconoce el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad.

La accesibilidad es un principio reconocido por la Convención que se establece como primer punto de partida para el reconocimiento del principio de la igualdad de oportunidades y otros derechos fundamentales reconocidos para todos. Pero esta accesibilidad que abarca la universalidad de la población tiene como vector consiguiente para garantizar los derechos para las PCD la realización del diseño universal. Es decir, que tanto la accesibilidad y el diseño universal reconocidos por la Convención son vinculantes y generales. Dichas disposiciones son obligatorias pues el Perú ratificó la Convención en el 2008.

<sup>4</sup> Ley que regula la atención de las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores en los aeropuertos, aeródromos, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos y fluviales y medios de transporte. aprobado en el 2006.

<sup>5</sup> Ley que promueve y regula el uso de perros guía por persona con discapacidad visual. aprobado en el 2011.

La accesibilidad es el elemento principal de un sistema de transporte incluyente. Normalmente se fomentan las formas de transporte público accesibles a todos los usuarios, especialmente las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. Sin embargo, hay demasiados obstáculos para las personas con movilidad reducida en lo que se refiere a la accesibilidad al transporte, por ejemplo: el cambio en modos de transporte, los servicios de información, el entorno peatonal, la seguridad del tráfico y otros. Hasta que no se eliminen dichos obstáculos, la gran mayoría de las personas con discapacidad seguirán estando en desventaja y no podrán viajar como desearían y, en consecuencia, limitarán su participación en la sociedad.

Pese a todo este desglose positivo de la norma, la realidad es distinta; tanto en los aeropuertos como los aviones que transportan a las personas. No existe los medios necesarios para que las PCD puedan acceder equitativamente con los demás. En esa instancia, en realidad, no existe una norma que regule y delimite los accesos y modificaciones adecuadas para que todos las PCD usen dicho transporte en igualdad de condiciones, sino normas que delimitan el acceso en ámbitos generales.

#### 1.4 EL IMPACTO DEL TRANSPORTE INACCESIBLE

La discapacidad para movilizarse tiene un gran impacto en las vidas y las opciones de vida de muchas personas con discapacidad. El transporte es esencial para que las personas con discapacidad puedan acceder a la educación, al empleo, a los servicios de salud, a los eventos sociales y al ocio. La falta de medios accesibles para una movilidad independiente crea exclusión social para muchas personas con discapacidad

Los transportistas aéreos, según el tipo de aeronave, darán prioridad y/o facilidades de embarque a las personas discapacitadas o con necesidades especiales y sus acompañantes o perros de acompañamiento certificados, así como de los menores no acompañados. En casos de denegación de embarque, interrupción del transporte, cancelación o retrasos de cualquier duración, las personas con discapacidad o con necesidades especiales y sus acompañantes, así como los menores no acompañados, tendrán derecho a recibir atención prioritaria.

#### 1.5 GLOBALIZACIÓN, COMPAÑÍAS AÉREAS, TURISMO Y DISCAPACIDAD

La globalización, si bien aporta importantes beneficios, también es cierto que supone efectos indeseados, exclusión social y discriminación. De entre los grupos sociales más discriminados, se encuentran las personas discapacitadas<sup>6</sup>. En este sentido, el transporte en general, y en especial el transporte aéreo, tiene una especial incidencia en los procesos de globalización.

Las compañías aéreas, los operadores aéreos y entidades gestoras aeroportuarias deben realizar un esfuerzo económico y de adaptación para lograr que la discapacidad

<sup>6</sup> Santos Pita, M. P. Y Millán Vazquez, (2011), «Globalización y exclusión social. Acciones dirigidas a la integración en el marco de la Unión Europea», Aposta Revista de Ciencias Sociales, núm. 50, p. 6, puede consultarse en parte de todos los agentes que intervienen en el transporte aéreo para proporcionar al pasajero discapacitado seguridad y satisfacción. <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/genomillan.pdf>.

no sea un obstáculo para viajar, ya sea con fines turísticos o no. Mientras que las condiciones de la persona con discapacidad no se encuentren equiparadas a las de las personas sin discapacidad, la labor de las compañías, operadores aéreos y entidades gestoras aeroportuarias no habrá terminado.

## **1.6 LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y EL PASAJERO CON DISCAPACIDAD**

La sociedad, a nivel general, y las compañías aéreas, en particular, deben reflexionar sobre la necesidad de integrar de la mejor forma posible a este a las personas con discapacidad.

Por tanto, el legislador, las gestoras aeroportuarias, compañías aéreas y cuantos intervengan en el transporte aéreo de las personas con discapacidad, deben analizar las limitaciones que padecen y el grado de severidad de las mismas, conocer si disponen de ayudas y cuidados, comprender la realidad social en la que se desenvuelven cotidianamente. En definitiva, tomar conciencia de una realidad que tiene cada vez más peso en la sociedad.

## **1.7 EL INCREMENTO DEL NÚMERO DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD O CON MOVILIDAD REDUCIDA**

El aumento del número de personas que padecen algún tipo de discapacidad es consecuencia lógica de factores como el envejecimiento poblacional, la siniestralidad laboral y los accidentes de tráfico.

Paralelamente, debemos ser conscientes del cambio producido en el transporte aéreo, el viajero con movilidad reducida o persona con discapacidad viaja cada vez más. El mercado debe asumir esta nueva realidad y adaptarse a ella.

El pasajero con discapacidad debe tener a su disposición los derechos que dispone cualquier pasajero, desde que realiza la reserva con la compañía aérea hasta que llega a su destino. Es preciso extremar el cumplimiento de las obligaciones por parte de todos los agentes que intervienen en el transporte aéreo para proporcionar al pasajero discapacitado seguridad y satisfacción.

Es necesario implantar una serie de mejoras que hagan el transporte por aire más accesible a las personas con discapacidad, tanto a nivel económico como a nivel físico y moral, estableciendo como prioridad la mejora en la formación del personal de la empresa con la persona con discapacidad, de forma que además de prestar un buen servicio con retorno social también consiga crear un valor añadido a la imagen de la empresa y de su relación con el entorno.

La industria aérea ha sabido maximizar todos los segmentos de mercado, siendo la rápida adaptación a éste una de sus características principales, ya que uno de los elementos que más ventaja competitiva ofrece a las aerolíneas es el enfoque a un segmento determinado, como es el caso de las compañías de bajo coste, el caso de las

aerolíneas premium asiáticas o los vuelos charter. Sin embargo, hasta el momento ninguna aerolínea ha intentado competir ofreciendo valor añadido a este segmento de mercado aun ofreciendo unas buenas perspectivas para la viabilidad del producto.

## 1.8 GASTOS DE TRANSPORTE

A menudo se argumenta que los impedimentos imponen costos de transporte adicionales al individuo. Si bien el costo es una prioridad para las personas con discapacidad, no es más que la necesidad de servicios frecuentes y confiables, como para la población en general como un todo.

Mejorar el acceso y la prestación de servicios, en particular las actitudes del personal que presta el servicio de transporte, se consideraron cuestiones clave. Además de la necesidad de servicios accesibles y asequibles y de un entorno peatonal más accesible, la forma en que se prestan los servicios es tan importante como los propios servicios.

## 1.9 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Las personas con discapacidad se ven con frecuencia excluidas de la sociedad. La discriminación adopta diversas formas, desde las más claras, como la negación de oportunidades educativas, hasta otras más sutiles, como la segregación y el aislamiento que provocan las barreras físicas y sociales. La sociedad también se reciente de esta situación, ya que la pérdida del enorme potencial de estas personas empobrece a toda la humanidad. Para que se produzcan cambios en la percepción y los conceptos relacionados con la discapacidad es necesario que cambien los valores y aumente la comprensión en todos los estratos de la sociedad.

Muchas de las personas con discapacidades, de acuerdo al grado de discapacidad y sus familias suelen padecer desventajas económicas y sociales. Y de manera general, los costos, para la alimentación, manutención, rehabilitación, tratamientos quirúrgicos, farmacéuticos, consultas médicas permanentes y traslados, debido a su especialización, son bastante altos, por lo que se entiende, que toda persona con discapacidad ve afectado su proyecto de vida y esto afecta su desarrollo personal, siendo clasificado como población vulnerable porque la discapacidad eleva el riesgo de pobreza de la persona. Le presente ley brinda la oportunidad para promover cambios estratégicos hacia la implementación de una política nacional, que garantice el goce pleno de derechos de las personas con discapacidad, sin distinción de edad, etnia, sexo o condición social. Mediante la presente iniciativa legislativa se pretende accesibilidad a todas las personas con discapacidad independiente del grado e que se encuentre beneficie a miles de discapacitados y permita disminuir sus gastos, teniendo el derecho acceso gratuito al transporte público urbano, interurbano e interprovincial. Asimismo, la exoneración al pago de peajes a nivel nacional.

En relación a los medios de transporte resultan muchas veces inaccesibles e inasequibles para los discapacitados porque suponen una dificultad 15 veces mayor para las personas con discapacidad que para las personas sin discapacidad. Asimismo,

las desigualdades en materia de salud se derivan de las situaciones injustas a las que se enfrentan las personas con discapacidad, como la estigmatización, la discriminación, la pobreza, la exclusión de la educación y el empleo, y las barreras que encuentran en el propio sistema de salud. La pobreza, la exclusión de la educación y el empleo, y las malas condiciones de vida aumentan el riesgo de que las personas con discapacidad padezcan mala salud y no tengan cubiertas sus necesidades básicas.

Al respecto, se debe precisar que, la convención americana de derechos humanos, como ya lo hemos expuesto anteriormente en líneas más arriba, el Estado peruano es parte y se compromete a adoptar a nivel interno, la cooperación internacional especialmente económica y técnica para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales, políticas, culturales. Así, por un lado, el Perú tiene el deber de realizar acciones internas para que las personas con discapacidad puedan ejercer su derecho a la accesibilidad.

La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad trata de manera integral diversos obstáculos que impiden que las personas con discapacidad gocen de sus derechos humanos en igualdad con el resto de las personas. La Convención establece una igualdad sólida y garantías de no discriminación en todas las áreas de la vida. Además, protege los derechos políticos, civiles, económicos, culturales y sociales de las personas con discapacidad.

Por otro lado, estas acciones no pueden ser aplazadas bajo el principio de progresividad, ya que el fundamento del principio "es que todos los gobiernos (nacional, regional, distrital) tienen la obligación de asegurar condiciones que, de acuerdo con los recursos materiales del Estado, permitan avanzar gradual y constantemente hacia la más plena realización, Entonces, progresividad no es justificación para la inacción o incumplimiento del derecho a la accesibilidad al uso del transporte público de pasajeros en el ámbito terrestre en zonas urbanas e interurbanas se organiza en tres subprincipios: (i) idoneidad, (ii) necesidad y (iii) proporcionalidad en stricto sensu. En primer lugar, para que sea idónea la medida de subvención de los pasajes debe ser legítimamente constitucional y suficiente.

En este caso el presente proyecto de ley y la constitucionalidad se respalda por el artículo 44° que señala que "el estado peruano promueve el bienestar general, el desarrollo integral y el equilibrio de la nación", asimismo, el artículo 59 de la constitución política del Perú brinda oportunidades de superación a los sectores más vulnerables, siendo las personas con discapacidad una de estas.

Respecto a las condiciones de vida de los discapacitados, la precariedad laboral, la carencia de servicios de salud, son una de las principales crisis que afrontan las personas con discapacidad de bajos recursos, por otro lado, la presencia de una discapacidad requiere, por un lado, continuas intervenciones médicas que, en ocasiones, salen muy caras y, por otro, limita el futuro de la persona negándole su participación plena en la vida social y económica y lanzándola a la pobreza.

Además, el acceso a los servicios elementales se les hace complicados justamente por el hecho de movilizarse que requiere de un mayor esfuerzo para las personas con discapacidad, más aún si los mismos se movilizan con silla de rueda, pues por un lado está la indiferencia de los transportistas, y por otro lado es el costo que deben afrontar justamente por acceder a su derecho la transito.

En consecuencia, la condición de pobreza ahondada con la discapacidad limita el acceso a una vida más cómoda y accesible. Asimismo, son muchas las complicaciones que a diario enfrentan quienes hacen uso del servicio de transporte. Por ello, las personas con discapacidad son los más desprotegidos y afectados por lo cual es necesario ejecutar las modificaciones legislativas para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, siendo entre ellas el descuento del cincuenta por ciento (50%) en el costo de los pasajes aéreos, en las rutas nacionales e internaciones, pues ello les permitirá acceder al dicho servicio, sin que ello afecte a su economía. De igual manera en caso la persona con discapacidad viaje con acompañante, se debe garantizar la extensión del beneficio.

La diversidad de necesidades que presentan los discapacitados debe obligar a que el sector aéreo se adapte a las circunstancias, facilitando las condiciones óptimas para que éstos realicen un viaje cómodo y seguro.

## II. MARCO LEGAL

- 2.1. Constitución política del Perú
- 2.2. Ley N° 29973, Ley General de la persona con discapacidad y su reglamento.
- 2.3. Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil
- 2.4. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad

## III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

El proyecto de ley propuesto no irroga gasto al erario nacional, pues no existe inversión que se tenga que hacer que genere gastos al fisco, pues es aplicable a las relaciones de derecho público y permite que las personas con discapacidad obtengan un beneficio que le permita acceder al transporte aéreo con un precio reducido al 50% del valor total del pasaje, con lo cual se permitirá cerrar las brechas sociales para este sector, debido que existe una gran cantidad de personas con discapacidad para ser beneficiados y poder facilitar su traslado dentro del territorio nacional e internacional.

La presente iniciativa legislativa está amparada por la legislación internacional y las normas nacionales y no genera gasto público al Estado. La presente ley brinda mayores beneficios a miles de personas con discapacidad para que puedan desarrollar su proyecto de vida.

#### IV. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA VIGENCIA NACIONAL

La presente iniciativa legislativa incorporar el inciso 84.3 en el artículo 84 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, mediante el cual se establece el derecho que tienen las personas con discapacidad de recibir descuentos en los vuelos nacionales e internacionales con la finalidad de promover mayores beneficios a la población que sufre alguna discapacidad en el país contribuyendo así a mejorar su calidad de vida. Asimismo, toda normativa que contravenga la presente norma será derogada.

#### V. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley, guarda correspondencia con en el Acuerdo Nacional, que considera como parte de las políticas de estado, que considera un rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmar su gobernabilidad democrática, así como promocionar la igualdad de oportunidades sin discriminación.

El proyecto de ley se encuentra dentro del primer y segundo objetivo del Acuerdo Nacional específicamente en la primera, decimo primera política de Estado, que señala:

- Política de Estado 1: "Fortalecimiento del régimen democrática y del Estado de Derecho".
- Política de Estado 11: "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación".