

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

TITULO I. CREACIÓN

ARTICULO 1. Créase un “Sistema integral de prioridad y contención para personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) y síndromes relacionados, en los medios de transporte terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial”. El mismo será de aplicación obligatoria para el Estado, los concesionarios, licenciarios o prestatarios de los servicios de transporte público de pasajeros interjurisdiccional o internacional, que se encuentren sujetos a la competencia nacional, el que se regirá por las disposiciones de la presente Ley.

ARTICULO 2. Definiciones: Se entenderá, a los efectos de la aplicación de la presente ley:

- a) Persona con autismo: Persona que padece de un Trastorno del espectro autista (TEA), Trastorno generalizado del desarrollo (TGD), o en general cualquier tipo o clase de autismo;
- b) Personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA): Según el DSM-5 es un trastorno del desarrollo neurológico que afecta la manera en la que una persona percibe y socializa con otras personas, lo que causa problemas en la interacción social y la comunicación. El trastorno también comprende patrones de conductas restringidos y repetitivos. El término “espectro” en el trastorno del espectro autista se refiere a un amplio abanico de síntomas y gravedad. Es necesario insistir en que los TEA aglutinan a personas muy distintas entre sí, que presentan diversas capacidades y necesidades en función de las manifestaciones del propio trastorno y también de otros elementos como la asociación o no a niveles variables de discapacidad intelectual y también a la existencia de

otras condiciones de salud asociadas. En tal sentido el marco de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, y la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF), constituye la construcción conceptual para una nueva comprensión del funcionamiento, la discapacidad y la salud.

- c) **Contención integral:** Se trata de una mejora continua en la calidad de vida como condición esencial para el desarrollo pleno y satisfactorio de todas las personas, en cualquier etapa de su ciclo vital. La mejora estará basada en condiciones objetivas y subjetivas que impactan en la calidad de vida. Para ello, será fundamental que cuenten con las oportunidades y alternativas que hagan posible el ejercicio efectivo de este derecho, con los apoyos formales e informales que cada persona pueda requerir. De esta manera se garantiza la inclusión social de todas las personas con TEA, sus familias y acompañantes, con una participación activa en la toma de decisiones sobre sus vidas, con independencia de la intensidad o complejidad de las necesidades de apoyo que puedan presentar.
- d) **Espera adecuada y Prioridad:** La mejora de la calidad de vida de las personas con TEA y de sus familias, estará basada principalmente en la incorporación de apoyos, ayudas técnicas, herramientas tecnológicas e innovación en el transporte. Este enfoque enfatiza en la necesidad de que los apoyos se basen en intervenciones que establezcan a la propia persona con TEA como el eje central; de esta manera la obligatoriedad de otorgar prioridad de la atención y su espera requiere de la atención en forma inmediata, de cualquiera de las partes que intervienen en el sistema nacional del transporte, evitando demoras en el trámite mediante la espera del turno. En tal sentido se deberá exhibir con carácter obligatorio y a la vista del público carteles que invoquen dicha prioridad.
- e) **Estación Terminales de Pasajeros:** El planeamiento del transporte aéreo, fluvial, terrestre y ferroviario, articulado con el territorio, permiten desarrollar una infraestructura nodal para los pasajeros

de forma totalmente inclusiva garantizando la prestación de los servicios y la protección de los usuarios con mayor calidad, seguridad y eficiencia. Las mismas tendrán el concepto de inclusión social, adaptabilidad, practicabilidad e itinerarios seguros.

- f) Responsable obligado: Todo concesionario, licenciataria, explotador, o todo prestador de los servicios de transporte en la Republica Argentina, incluyendo los cuatro sistemas: aéreo, fluvial, terrestre y ferroviario, tanto en el punto de origen como de destino. Se incluyen en este concepto a los operadores de los servicios conexos instalados en las estaciones terminales.

TITULO II. DERECHOS DE LA PERSONA CON AUTISMO

ARTICULO 3. Toda persona con autismo o en su caso, toda persona acompañante de una persona que presenta trastorno del espectro autista, que, deba embarcar o desembarcar en una estación terminal aérea, fluvial, terrestre y/o ferroviaria, tendrá derecho de prioridad para realizar todas las tramitaciones necesarias desde el ingreso, la permanencia y el efectivo embarque, así como a la inversa, incluyendo su salida de la terminal. Esta acción positiva será un servicio que se brinde por el explotador de la terminal, por las explotadoras de los servicios y de los operadores de servicios conexos incorporando apoyos adecuados para cada etapa.

ARTICULO 4. A los efectos de garantizar el cumplimiento de los derechos acordados, los responsables obligados deberán implementar todas las medidas tendientes a facilitar el transcurrir de la persona con autismo en su tránsito por la estación terminal, previendo sistemas de contención integral con espacios adecuados, sistemas de guías visuales y audiovisuales, y contando con personal capacitado para guiar y acompañar a la persona con autismo y/o su respectivo acompañante desde su ingreso hasta el embarque, y desde su desembarque hasta el egreso.

ARTICULO 5. Todos los responsables obligados deberán implementar un mecanismo de identificación rápido, sencillo e inclusivo para las personas con trastorno del espectro autista (TEA), quienes acreditando de manera previa o inmediata su condición, con el Certificado Único de Discapacidad o certificado médico, puedan acceder a todas las medidas de acción positivas y de inclusión social.

ARTICULO 6. Todos los operadores del Sistema Federal de Transporte de pasajeros deberán garantizar que, ante la presencia de una persona con trastorno del espectro autista (TEA), la misma sea atendida con prioridad, utilizando los sistemas preferenciales que cada operador determine, para la gestión y organización del pasajero en el entorno, generando un impacto positivo en la vida diaria y en la autonomía de la persona.

ARTICULO 7. Todos los obligados deberán capacitar al personal en prácticas inclusivas en condiciones del espectro autista.

ARTICULO 8. Las estaciones terminales de todos los medios de transporte deberán contar con un ámbito de espera adecuada para la persona como sus acompañantes, contando con las comodidades y características como el sonido, olor, luz y otros estímulos que permitan una permanencia adecuada.

TITULO III. AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

ARTICULO 9. **Autoridad de aplicación.** El Poder Ejecutivo Nacional determinará la Autoridad de Aplicación de la presente Ley dentro de los 90 días corridos desde la sanción de la misma, quien tendrá a cargo el control de cumplimiento de las obligaciones instituidas, todo lo referente a la capacitación necesaria, y el sistema sancionatorio. La autoridad de aplicación contará asimismo con un Consejo Consultivo, que podrá establecer recomendaciones, y velará por el fiel cumplimiento de la presente ley.

ARTICULO 10. Comité Asesor y Técnico. El Comité Asesor y Técnico sobre el presente sistema estará presidido por un (1) representante del

Ministerio de Transporte, por un (1) representante del Ministerio de Salud, un (1) representante del INADI, un (1) representante de la ANDIS, un (1) representante de la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados de la Nación, un (1) representante de la Comisión de Salud de la Cámara de Diputados de la Nación, un (1) representante de la Comisión de Discapacidad de la Cámara de Diputados de la Nación, un (1) representante de la Comisión de Transporte de la Cámara de Senadores de la Nación, un (1) representante de la Comisión de Población y Desarrollo Humano de la Cámara de Senadores de la Nación y un (1) representante de la Comisión de Salud de la Cámara de Senadores de la Nación.

Los integrantes del Poder Ejecutivo deberán ser de rango no inferior a Director o Directora o equivalente, designado por una máxima autoridad de la jurisdicción y el mismo deberá reunirse al menos una vez cada tres meses.

ARTICULO 11. El Comité Asesor y Técnico se constituirá dentro de los noventa (90) días corridos de la sanción de la presente Ley

La función del Comité Asesor y Técnico será acordar acciones para la incorporación de la perspectiva espectro autista, tanto en su componente presupuestario como de gestión e implementación de las mismas en forma sustantiva, sistemática y transversal. En tal sentido propondrá el desarrollo de estrategias para fortalecer el espacio de intercambio necesario para asegurar una sinergia integral de políticas y programas del Gobierno Nacional en la temática. De esta manera se articulará planificaciones legislativas y de manera conjunta con las jurisdicciones para el monitoreo del cumplimiento de los programas a implementar, a través de indicadores aplicables al conjunto de los organismos que componen el Comité.

Se establece como una de sus prioridades será:

1. Unificar las estrategias y acciones de capacitación y especialización de los recursos humanos necesarios en cada organismo para asegurar la transversalización.
2. Propiciar una intervención conjunta e integrada para administrar y planificar acciones continuadas, con el fin de lograr incorporar el enfoque de inclusión social en las políticas sociales
3. Articular con cada uno de los organismos integrantes el plan de trabajo correspondiente;
4. Brindar asistencia técnica
5. Diseñar, elaborar y realizar el seguimiento de la matriz de indicadores de implementación de los Programas y líneas de acción comprometidos a este propósito;
6. Llevar el registro de los documentos producidos por el Comité;
7. Proponer acciones a implementar;
8. Realizar el seguimiento y la sistematización de los avances en la materia

TITULO IV. REGIMEN SANCIONATORIO

ARTICULO 12. Los responsables obligados que no dieron cumplimiento con las obligaciones establecidas en la presente Ley, serán pasibles de las siguientes sanciones, a saber:

- Apercibimiento con intimación a cumplir
- Multa de 3 a 50 Salarios Mínimos Vitales y Moviles (SMVM);
- Suspensión o quita de la concesión, licencia o autorización en caso de reincidencia.

Los fondos que se recaude con el segundo punto de este articulo serán destinados para la aplicación de los programas y proyectos a favor de las personas del espectro autista. Los mismos serán administrados por la Unidad de Gabinete de Asesores de la Cartera de Transporte.

ARTICULO 13. La Autoridad de Aplicación graduará las sanciones en caso de constatar incumplimientos de oficio o por denuncia de asociaciones o particulares afectados, debiendo establecer en la reglamentación un procedimiento que garantice el derecho de defensa y debido proceso.

ARTICULO 14: **Incumplimiento.** La falta de pago de las sanciones aplicadas hace exigible su cobro por ejecución fiscal, constituyendo suficiente título ejecutivo el testimonio autenticado de la resolución condenatoria firme.

TITULO V. RÉGIMEN DE CAPACITACIÓN DE PERSONAL PARA TRATAR CON PERSONAS CON TRASTORNO DEL ESPECTRO AUTISTA (TEA).

ARTICULO 15. Establézcase un régimen de capacitación obligatoria, en el marco de las acciones de inclusión social, para todas las personas que se desempeñan en el sistema nacional del transporte como proceso de formación integral, siendo una falta grave si el empleador no ofreciera la misma.

La autoridad de aplicación determinará la duración, contenido, metodología y forma de certificación de las capacitaciones, las que deberán dictarse de manera de afectar en el menor grado posible las obligaciones y jornadas laborales de los empleados.

ARTICULO 16. El régimen de capacitación obligatorio para el trato con personas espectro autista (TEA) deberá contener como mínimo los conocimientos relativos a:

- a) Definiciones de espectro autista;
- b) El trato que debe recibir la persona con TEA como su grupo familiar;
- c) Efectos del estrés;
- d) Medidas aptas para reducir todo impacto negativo que pueda generar en una Personas con Trastorno del Espectro Autista el transito dentro del Sistema Nacional del Transporte;

- e) Medidas de prevención para las Personas con Trastorno del Espectro Autista, acompañante y familia;
- f) Medidas de contención para Personas con Trastorno del Espectro Autista respecto al entorno;
- g) Toda otra que determine la Autoridad de Aplicación.

TITULO VI – DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 17. Invitase a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir al régimen de la presente ley.

ARTICULO 18. **Reglamentación.** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará las disposiciones de la presente ley dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

ARTICULO 19. **De forma.** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las personas con autismo en general, y los niños y adultos mayores con autismo en particular, padecen situaciones de mucho stress ante cambios en su rutina o lugares con mucho ruido, personas y estímulos, como lo son los aeropuertos, terminales de micros y estaciones de trenes.

Las personas con autismo, en especial los niños, tienen dificultades para la planificación de acciones, por eso es que, cuando van a una estación terminal de estas características, no saben a ciencia cierta de cuánto tiempo es la espera y qué esperan. Quienes padecen TEA (trastorno de espectro autista) o TGD (trastorno generalizado del desarrollo) en todas sus formas, no procesan la información de la misma manera, por lo que sus sentidos captan los estímulos de forma más fuerte.

El paso por los aeropuertos y terminales de transporte en general es complicado, son lugares nuevos, con muchos sonidos, caminos complicados, mucha gente; lo que genera en ellos y sus familiares un caos.

Existen algunos aeropuertos en el mundo que han implementado guías, y pulseras identificatorias para darles "prioridad" en las colas de las aerolíneas y migraciones.

Las personas con cualquier grado de autismo sufren mucho en las esperas porque no saben cuánto tiempo va a pasar, fundamentalmente para ellos, pero también para sus padres o cuidadores representa un gran stress.

Existen actualmente quince aeropuertos que son "amigables" con las personas con autismo y han creado iniciativas que incluyen guías y videos. El aeropuerto de Manchester es de los más completos en cuanto al tema.

Las guías contienen información sobre lo que van a ver y oír, desde su llegada al aeropuerto, su paso por los controles y la salida que los llevará a su casa. También contienen fotografías, que son de gran ayuda ya que la mayoría de las personas con autismo son muy visuales, por lo que las imágenes los ayudan a "familiarizar" los lugares a los que van a ir y, así, planificar su estadía.

El presente proyecto pretende dar cobertura a esta situación que afecta a numerosos conciudadanos y sus familias. Las estadísticas nos enseñan que uno de cada 68 niños se ve afectado por algún trastorno del espectro autista.

También los niños que poseen TDAH (trastorno por déficit de atención con hiperactividad). Las personas que tienen TEA, TGD o TDAH cuentan con un certificado de discapacidad, lo que hace más fácil tramitar una identificación tan solo con una copia de este certificado, el cual es nacional.

Por todo ello, solicito a los Señores Diputados acompañen el presente proyecto de Ley.