

El transport especial per a persones amb mobilitat reduïda a Barcelona

Sergi Morera^a i Laura Trujillo^b

Paraules clau: transport especial, mobilitat reduïda, porta a porta, discapacitat, accessibilitat



Aquest article descriu el Servei de Transport Especial disponible actualment a la ciutat de Barcelona i explica alguns dels elements més destacats que cal tenir en compte davant una proposta de futur per al transport de les persones amb mobilitat reduïda amb necessitats de transport especial a Barcelona.

Introducció

L'eliminació de barreres de l'entorn és un element fonamental per garantir la mobilitat de totes les persones. En el context de la dècada del 1980, quan el transport públic no era accessible per a les persones amb mobilitat reduïda i només tenien l'alternativa del transport privat per als desplaçaments, l'Ajuntament de Barcelona va desenvolupar el Servei de Transport Especial com a servei específic per permetre la mobilitat de persones amb discapacitat i mobilitat reduïda i evitar-ne l'exclusió. El transport especial s'ha realitzat des de llavors amb autobusos que combinen les places amb butaca ordinàries, les places adaptades a cadires de rodes, així com amb vehicles de taxi adaptat i no adaptat.

Actualment, a Barcelona, es fan més de 300.000 desplaçaments l'any en aquest tipus de transport. Tot i que l'existència d'alternatives de transport públic accessible és avui una realitat, el nombre de serveis ha crescut de manera exponencial des dels anys vuitanta. La demanda del servei és creixent i real. Per entendre l'increment

a. Cap d'Estratègia i Coordinació de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD).

b. Cap de Planificació i Avaluació de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD).

d'aquesta demanda, cal analitzar elements de l'oferta i la demanda. Des del punt de vista de l'oferta de transport, el concepte d'itinerari accessible pivota sobre el punt de parada accessible, és a dir, no té en compte l'accessibilitat dels intercanvis i connexions entre les diferents modalitats i línies de la xarxa de transport públic. Des del punt de vista de la demanda, és necessari un concepte de mobilitat inclusiu, que pugui tenir en compte les necessitats de la persona quant a estalvi de temps (per exemple, en les casuístiques d'utilitzar una cadira de rodes o haver de portar un respirador) o altres factors com ara necessitar acompanyament (per exemple, en el transport col·lectiu per assistir a centres de la cartera de serveis socials).

D'alguna manera, el model de transport especial ha abandonat la seva concepció a partir del nivell d'accessibilitat de la ciutat: ha deixat de formar part de l'imaginari de la mobilitat, i ha virat cap al món de l'atenció social. L'argument que fonamenta aquesta valoració el trobem en el mateix finançament del transport especial, dins la cartera de serveis socials, al marge dels grans operadors de transport públic de Catalunya. El tema no és menor, si tenim en compte, per exemple, que el servei en vehicle col·lectiu hi té una cobertura de finançament públic del 100% i del 90% en el cas dels trajectes que es fan en taxi, percentatges de subvenció allunyats d'altres serveis de transport públic.

Segons l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya¹, el cost d'operació del transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona va ser de 1.944 milions d'euros l'any

2019, excloent-hi la inversió. El mateix any, el Servei de Transport Especial va tenir un cost d'uns 6 milions d'euros, és a dir, parlem d'un servei que és una engruna del pastís pel que fa a dades econòmiques, però que alhora és clau per a la inclusió i la participació de les persones amb discapacitat en la comunitat, en l'accés a tot tipus de serveis o en el mercat de treball, per posar alguns exemples.

El sector del taxi ocupa un paper rellevant dins el Servei de Transport Especial. Malgrat que els serveis de transport adaptat en taxi són d'una qualitat indubtable, l'oferta és clarament insuficient. El Reial decret 1544/2007, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i la utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat, estableix que els ajuntaments promouran que almenys un 5% de les llicències de taxis corresponguin a vehicles adaptats. Actualment l'oferta de taxis adaptats a l'àrea metropolitana se situa en el 3% del total, encara per sota d'aquest objectiu.

Més enllà d'aquests elements de gènesi de la política i de contextualització, en les línies següents s'expliquen els orígens del transport especial i es descriu com funciona el servei avui en dia, per concloure amb una sèrie de recomanacions per ordenar el transport de persones amb mobilitat reduïda en un context metropolità. L'adaptació als nous temps, l'ordenació d'un transport accessible i l'equitat en la prestació són elements per mantenir al cap en la lectura que es proposa.

1. Més informació al web: www.omc.cat

1. Els inicis del transport especial: un servei per a persones amb discapacitat en una Barcelona sense mesures d'accessibilitat

El compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb les persones amb discapacitat és un fet documentat des de l'any 1799, quan l'Ajuntament va cedir temporalment una part del Saló de Cent com a aula educativa per a infants amb sordesa i es va fer càrrec de les seves despeses de funcionament. La voluntat de millorar les condicions de vida i la inclusió de les persones amb discapacitat s'ha plasmat al llarg del temps en l'adaptació d'espais i de serveis adequats per a totes les persones, i també en la creació de serveis especialitzats per atendre les necessitats específiques de les persones amb discapacitat. Al llarg dels anys i mitjançant diferents mecanismes de participació, l'Ajuntament ha impulsat iniciatives per convertir la ciutat de Barcelona en un referent internacional en matèria d'accessibilitat i de treball efectiu per a la inclusió de les persones amb diversitat funcional.

Durant els primers anys de la democràcia, el sector de les persones amb discapacitat va iniciar un important moviment associatiu de reivindicació dels seus drets i de demanda de serveis. L'eliminació de les barreres arquitectòniques a l'espai públic era la reivindicació prioritària per a les persones amb discapacitat física, atesa la flagrant manca d'accessibilitat a la via pública, els edificis i equipaments i al transport. Les mobilitzacions van permetre que es visualitzés la situació d'exclusió de les persones amb discapacitat, de manera que l'Administració va obrir espais de participació i diàleg amb les persones amb discapacitat (com ara la Comissió Especial del Congrés dels Diputats per a l'estudi dels problemes de les persones minusvàlides o

l'audiència de l'alcalde de Barcelona amb representants del col·lectiu).

En aquest moment, Barcelona implementa noves pràctiques d'accessibilitat, com ara el primer gual per a vianants o la primera rampa en un edifici municipal. Però en l'àmbit del transport, la supressió de les barreres arquitectòniques encara es considera un projecte a llarg termini: així, per tal d'abordar la necessitat de mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda, l'any 1978 l'Ajuntament va promoure el "servei porta a porta", el primer servei de transport especial per a persones amb mobilitat reduïda de l'Estat, amb la compra i posada en funcionament d'una petita flota de cinc microbusos amb un pressupost de 9.625.000 pessetes.

Es creava d'aquesta manera el Servei de Transport Especial (STE), que dependria de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT, un dels organismes que van integrar l'Àrea Metropolitana de Barcelona en el moment de la seva creació). L'objectiu del Servei de Transport Especial era facilitar l'accés al transport públic de les persones amb mobilitat reduïda mentre la xarxa de transport públic regular s'anava fent accessible per a tothom. I l'accessibilitat va anar arribant als mitjans de transport de la ciutat: l'any 1991 amb el primer taxi accessible i l'any 1992 amb el dispositiu organitzat per als Jocs Paralímpics (amb quatre línies llançadora de bus adaptat, dues de circumval·lació i el servei Porta a Porta) i les primeres línies regulars d'autobusos adaptats amb vehicles de plataforma baixa i rampa. La primera línia de metro totalment adaptada (línia 2) es va inaugurar el 1995.

L'aposta per la millora de l'accessibilitat a la ciutat de Barcelona va impregnar els grans projectes de ciutat: l'any

1992, Barcelona es va convertir en un referent internacional quan va organitzar els Jocs Olímpics i els Jocs Paralímpics a la mateixa ciutat i a les mateixes instal·lacions esportives, gràcies al fet que es disposava d'una vila olímpica sense barreres i un sistema de transport públic adaptat.

També l'any 1992 es va reorganitzar el Servei Públic de Transport Especial, amb un model de gestió que duraria amb algunes variacions durant més de dues dècades: l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD) va traspasar el material mòbil a l'EMT, que va assumir el servei, amb una acord de finançament a parts iguals entre l'EMT i l'Ajuntament de Barcelona. També es delegava en l'IMPD l'acreditació de les persones usuàries del servei, així com l'elaboració d'una normativa d'ús del servei. L'empresa, que ja operava una línia accessible cap a l'aeroport (aerobús), va començar a operar el Servei de Transport Especial, amb una flota ampliada amb l'adquisició de deu vehicles nous.

Al llarg dels anys, el servei de transport s'ha adaptat a les necessitats i l'articulat d'administracions de cada moment. Pel que fa al motiu de transport, cal destacar que la Generalitat de Catalunya va assumir l'any 1993 el transport especial als centres d'ensenyament escolar i als equipaments propis del Departament de Benestar Social. Quant a la tipologia de viatges, es va desenvolupar una normativa del STE on es definien dos tipus de serveis, els viatges fixos i els esporàdics, que també considerava mesures per potenciar l'ús del transport públic regular adaptat.

En el capítol del finançament, l'any 1999 es va proposar incloure el STE en els pressupostos generals de l'Autoritat

del Transport Metropolità (ATM) i l'ampliació del servei a tot l'àmbit metropolità. Les millores en el servei es van concretar l'any 2005 amb l'ampliació de l'horari i de la cobertura territorial a cinc municipis (Badalona, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet), i la renovació i ampliació de la flota de "minibusos" de 10 a 19 unitats, així com la reducció del temps de permanència en els microbusos en les rutes de serveis fixos. La Generalitat de Catalunya va iniciar l'aportació al pressupost per al STE l'any 2002, dins el conveni marc de serveis socials entre el Departament de Benestar i Família i l'Ajuntament. El finançament del servei va canviar de nou l'any 2003, quan l'EMT passa a aportar el 78% del cost del servei i l'IMPD el 22% restant, com a resultat del Contracte programa entre l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Administració General de l'Estat (ATM-AGE), que per primera vegada inclou un pressupost destinat al transport especial de les persones amb mobilitat reduïda.

L'evolució del STE volia donar resposta a les necessitats de les persones amb discapacitat, en la seva reivindicació d'adaptació del transport regular i de la via pública. En els inicis, l'objectiu d'adaptar la ciutat semblava molt llunyà; això no obstant, l'IMPD va optar per promoure un model de transport públic regular adaptat per al gaudi de tota la ciutadania, complementat pel Servei de Transport Especial per a persones amb mobilitat reduïda. La inversió va continuar entre els anys 1995 i 2006 mitjançant el Pla d'accessibilitat, i les millores en l'accessibilitat en la ciutat es van anar fent realitat. Com a resultat del Pla d'accessibilitat, la xarxa de transport públic de superfície va arribar al 100% de la flota d'autobusos adaptats (amb plataforma baixa i rampa), les noves línies de tramvia també eren 100% accessibles, així

com els “minibusos” del Bus de Barri, el Bus Turístic, el funicular i el telefèric de Montjuïc. Les millores a la xarxa de metro també van anar avançant, tant pel que fa a mesures d’accessibilitat física (instal·lació d’ascensors entre el carrer i l’andana, reducció del *gap* entre l’andana i el metro) com a l’accessibilitat comunicativa.

En aquest punt, el full de ruta del “Model Barcelona de Transport Especial” implicava la derivació de les sol·licituds de transport especial al transport públic regular quan els trajectes tinguessin una alternativa accessible en la xarxa de transport regular. El STE es definia com una opció complementària de transport per donar servei a persones amb certificat de discapacitat, barem de mobilitat reduïda i empadronades a Barcelona (titulars de la Targeta Blanca) quan el trajecte sol·licitat no es podia fer amb transport públic regular. És a dir:

- a) quan no hi havia disponible transport en bus, tramvia, metro, o quan l’itinerari no era accessible (en referència a la via pública);
- b) si la distància que havia de recórrer la persona fins a la parada del bus, tramvia o metro per iniciar el trajecte, i la distància des de la parada fins al lloc de destinació superava els 450 metres per a persones usuàries de cadira de rodes, o els 200 metres per a persones amb bastons o croses, i
- c) quan el viatge implicava fer més d’un transbordament.

Així, quan una persona demanava un viatge de transport especial, el centre d’atenció i assignació de viatges del STE

procedia a consultar en temps real la informació cartogràfica i, en cas que els punts d’origen i destinació fossin accessibles i hi hagués transport públic regular adaptat, es procedia a denegar el Servei de Transport Especial i s’indicava a la persona quina opció de transport públic regular tenia disponible. Quan la flota de bus de TMB va ser 100% accessible, el nombre de derivacions al transport regular va augmentar de manera considerable, i aquesta situació va ocasionar queixes i mobilitzacions per part dels usuaris/àries del servei; l’IMPD va aturar les derivacions de sol·licituds de transport especial a transport regular i va fer iniciar la reflexió sobre la naturalesa de complementarietat del servei públic de transport especial respecte a la xarxa de transport regular, els casos d’ús i l’abast del servei. L’anàlisi es va recollir a l’*Estudi del Servei de Transport Especial. Funcionament, tendències i previsions del 2009*².

2. La normativa del Servei de Transport Especial a Barcelona

El Consell Rector de l’IMPD va aprovar l’any 2009 la Normativa d’ús del servei, encara vigent. La normativa recull els elements que s’han presentat prèviament i s’hi introdueixen alguns ajustaments: es manté la naturalesa de complementarietat del transport especial respecte del transport regular, alhora que s’amplia la definició del viatge no adaptat en transport públic regular. Aquesta ampliació es deu al fet que la Normativa considera que les distàncies a recórrer perquè un viatge sigui considerat “no adaptat” són ara més petites: una distància entre la parada de transport públic i el punt d’origen o destinació superior als 400 metres en el cas de

2. Accessible en línia a: <https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/arxiu-documents/Estudi%20del%20Servei%20de%20transport%20especial.pdf>.

persones que van en cadira de rodes manual (anteriorment la distància era de 450 metres) i superior als 100 metres en el cas de persones amb greus limitacions de mobilitat que no van en cadira de rodes (200 metres abans de la Normativa).

Cal destacar que la Normativa estableix que es concedirà el transport especial quan el viatge no sigui accessible segons la definició anterior, i, excepcionalment, quan el viatge sigui accessible però la persona manifesti la impossibilitat de fer-ne ús, un cop ho hagi valorat prèviament el personal especialitzat. Malgrat que la Normativa d'ús va preveure la limitació en l'accés al servei en aplicació de les distàncies comentades i l'excepcionalitat de la limitació a partir de la valoració individual dels casos que la sol·licitessin, és rellevant assenyalar que actualment no s'aplica cap de les dues previsions i, per tant, l'accessibilitat de la xarxa de transport o l'accessibilitat dels carrers de Barcelona no són un motiu de denegació de serveis de transport especial.

De fet, aquesta Normativa preveu la possibilitat de denegar serveis de transport especial per quatre raons, però a la pràctica només es deneguen serveis per dos dels motius possibles: quan una persona no acredita que és usuària de la Targeta Blanca, i en les situacions de manca de vehicles disponibles, que sobretot es produeix en el cas dels viatges que cal efectuar en taxi adaptat. Així, no es consideren els dos altres motius previstos de denegació de serveis: la disponibilitat d'una opció de viatge accessible en transport regular adaptat; i la comissió d'infraccions en l'ús del Servei.

D'altra banda, la Normativa d'ús no suposa canvis pel que fa a les persones que atén (persones amb discapacitat i barem de mobilitat reduïda, empadronades a Barcelona,

que disposin de targeta d'usuari del servei (Targeta Blanca) i hagin de fer un viatge que no es pugui fer en transport regular adaptat. Ni tampoc canvia l'àmbit territorial del servei, que abasta viatges entre els municipis de Barcelona, Badalona, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet.

La Normativa d'ús també recull la tipologia de serveis que es presten (viatges fixos, viatges esporàdics), el calendari i horaris en què està disponible el servei (de 7.00 a 0.00 hores, de dilluns a dijous feiners i diumenges, i de 7.00 a 2.00 hores, divendres, dissabtes i vigílies de festiu), la tipologia de vehicles que s'utilitzen (microbusos, taxis adaptats i taxis no adaptats) i les tarifes per als usuaris i usuàries quan el transport es fa en taxi (mateix preu que el d'un bitllet senzill de l'Àrea Metropolitana de Barcelona)³. Les persones usuàries del servei poden portar un acompanyant sense cap cost addicional sempre que portin el Passi Metropolità d'Acompanyant.

3. L'actualitat del Servei de Transport Especial

En els darrers anys, l'activitat del Servei de Transport Especial s'ha incrementat de tal manera que és necessari iniciar la reflexió sobre quins han de ser els objectius del transport especial de la ciutat de Barcelona i fer una avaluació de com es poden assolir tals objectius. Els motius pels quals s'ha arribat a aquest escenari de col·lapse són diversos i van més enllà de l'aplicació parcial de la Normativa d'ús, ja expo-

3. En el cas del transport en autobús, la Normativa preveu que "el preu del viatge és el mateix que el de la resta de transport urbà", amb possibilitat d'utilitzar targetes individuals o multiviatge, tot i que aquesta possibilitat no s'ha posat mai en pràctica, perquè s'assumeix que les persones usuàries del servei són titulars de la Targeta Rosa.

sada en l'apartat anterior. Cal tenir en compte altres fenòmens, que expliquem a continuació:

- Creixement de la població destinatària del servei. Els usuaris potencials del Servei de Transport Especial són el conjunt de persones que reuneixen els requisits per obtenir la Targeta Blanca, és a dir, les persones que compleixen els tres requisits d'estar empadronades a la ciutat de Barcelona, disposar del certificat de discapacitat i el reconeixement del barem de mobilitat reduïda. L'any d'aprovació de la normativa d'ús (2009), hi havia 24.595 persones que complien els requisits per ser considerades persones "usuàries potencials" del servei, xifra que ha augmentat un 79% fins a arribar a 43.931 persones l'any 2022⁴.

Aproximadament la meitat dels usuaris/àries potencials disposen de la Targeta Blanca, que dona accés al Servei de Transport Especial. Ara bé, el nombre de persones que realment fan ús del servei és una xifra molt més reduïda: 3.115 persones l'any 2009 i 5.434 persones l'any 2022. L'increment entre aquestes dues dates és del 74%. Es tracta, a més, d'un sector de població envellit, amb una mitjana d'edat de 59,7 anys (tot i així, inferior a la mitjana d'edat de les persones titulars de la Targeta Blanca, que és de 74,5 anys).

- L'envelliment és un factor important per tres raons, si pensem en la dimensió del Servei de Transport Especial. D'una banda, per l'increment de la prevalença de la discapacitat en aquestes edats a Barcelona, és a dir, perquè cada vegada hi ha més població amb reconeixement de la discapacitat a la ciutat (el 9,7% de la població, amb 158.948 persones l'any 2022). En segon lloc, perquè el col·lectiu de persones grans ha guanyat pes en els darrers anys dins el total de població amb discapacitat (56.776 persones l'any 2022). Finalment, cal tenir en compte també que la cartera de Serveis Socials de la Generalitat de Catalunya, aprovada el 2011, amplia la població destinatària del transport especial per a persones amb discapacitat a les persones en situació de dependència, de manera que les persones usuàries potencials s'incrementen.

- Flota disponible de vehicles adaptats. La disponibilitat de taxis accessibles a l'àrea metropolitana de Barcelona (318 vehicles de 10.521 llicències, és a dir, el 3% a l'octubre del 2023) encara no ha arribat al mínim del 5% que marca la normativa. La limitació en l'oferta de taxi adaptat a la ciutat té un efecte pervers en la prestació del STE. D'una banda, el fet que hi hagi poca concurrència en el servei pot tenir efectes inflacionistes sobre el preu d'aquest. En són exemples la regulació del preu públic per part de l'Institut Metropolità del Taxi, amb un preu públic que estableix un llinar mínim, però no un topall màxim. I també el fet que en la licitació del STE no hi hagi hagut una rebaixa de preu per part de cap operador. D'altra banda, la manca de taxis adaptats té una afectació en la disponibilitat de serveis del STE en les diferents franges horàries: les possibilitats de concedir serveis

4. Dades disponibles a: https://dretssocials.gencat.cat/ca/ambits_tematics/persones_amb_discapacitat/estadistiquesdiscapacitat/

esporàdics en vehicles adaptats es veuen limitades per l'ús dels mateixos vehicles per fer viatges fixos, sobretot en les franges horàries punta.

- Model de gestió. La gestió del servei actual es fa mitjançant dos contractes: un contracte per al transport en bus, majoritàriament utilitzat per als viatges fixos, que fan 61 rutes diàries (mitjançant 21 vehicles que són propietat de l'IMPD i vehicles de lloguer, tots ells adaptats a les necessitats de cada ruta i de les persones que hi viatgen, amb els ancoratges per a les cadires de rodes, per exemple); i un contracte de serveis efectuats en taxis, amb una mitjana de 900 viatges diaris, entre taxis ordinaris i taxis adaptats.

Mitjançant aquests dos contractes es presta el servei en la modalitat de serveis fixos i serveis esporàdics. Els serveis fixos són programables a partir d'una sol·licitud anual, per assistir prioritàriament a centres de serveis socials especialitzats per a persones amb discapacitat de la cartera de Serveis Socials i amb finançament de la Generalitat de Catalunya en el marc del Contracte programa). Els serveis esporàdics no es poden programar i, per això, la reserva es fa en un lapse de temps més petit, ja que s'han de reservar amb un màxim de 48 hores d'antelació i no es pregunta el motiu del viatge.

El model de gestió actual es basa en la tipologia de vehicles. Aquest canvi de model respecte a la situació anterior ha suposat una tensió addicional en la gestió del contracte. Amb l'increment de serveis fixos assumits l'any 2022, s'ha arribat al topall d'activitat dels vehicles i de la disponibilitat pressupostària prevista per al contracte d'autobusos. Cal destacar que els viatges en autobús

són preferibles respecte al taxi pel que fa al cost per l'Administració i en els casos en què la persona usuària requereix un acompanyant de manera regular, figura que sol estar present en les rutes dirigides a centres de la cartera de Serveis Socials. A més, la limitació de taxis adaptats en determinades franges horàries també té un impacte en l'activitat del servei.

Es presenta a continuació l'activitat de les dues tipologies de viatges per al període 2018-2022. Tot i la davallada en la mobilitat en els anys 2020 i 2021 causada per les restriccions de mobilitat durant els mesos de pandèmia, s'observa l'augment d'activitat en el darrer any de la sèrie.

Taula 1. Serveis de transport especial. Evolució 2018-2022

Viatges	2018	2019	2020	2021	2022
Serveis fixos					
Bus	69.260	67.922	32.175	59.410	75.976
Taxi	110.394	110.995	51.162	82.403	109.617
Serveis esporàdics					
Bus	425	734	151	644	737
Taxi	149.517	151.494	95.105	118.408	135.215

4. Reptes del Servei de Transport Especial

Vist el que s'ha exposat fins ara, des de l'àmbit de la gestió del servei s'estima necessari iniciar la reflexió de quin transport especial necessita la ciutat de Barcelona i com s'ha de dotar per arribar als seus objectius, adequat a les necessitats i possibilitats del context actual, i de la manera més equitativa i sostenible possible. La reformulació del STE hauria de tenir en compte els aspectes següents:

Adequació de la normativa d'ús a la situació actual

Per tal d'abordar la situació actual de demanda del servei, un possible desenvolupament seria la limitació en el nombre de serveis o viatges efectuats per persona. En l'anàlisi de les dades de prestació del servei, s'observa que un nombre petit de persones concentren molta activitat en trajectes: gairebé el 40% dels serveis esporàdics es concentren en un 3,5% dels usuaris/àries.

Taula 2. Tipologia de les persones usuàries del Transport Especial

Tipus d'usuari/ària	Nombre	Persones (%)	Trajectes (%)
Puntuals	4.520	68,58	12,97
Freqüents	1.839	27,90	49,50
Actius	232	3,52	37,53

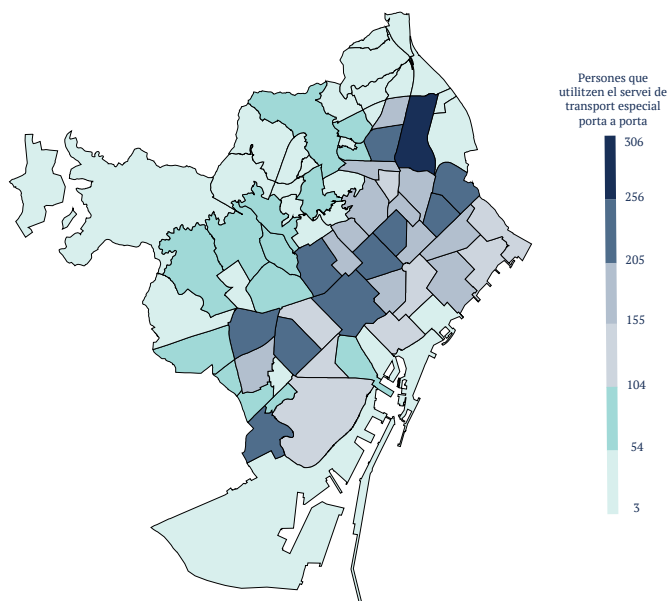
Font: Portell, Morera i Ramalhinho (2022).

Anàlisi de l'assignació de places en centres de serveis socials especialitzats amb criteris territorials

Malgrat que la distribució territorial dels usuaris de la Targeta Blanca, que dona accés al servei, és diversa, les persones usuàries es concentren en determinades zones que no necessàriament responen a criteris d'orografia del terreny. La ubicació de centres de la cartera de serveis és determinant a l'hora de demanar transport especial, ja que la plaça a aquests centres no s'assigna amb criteris territorials, com sí ocorre en l'assignació dels centres de salut o en el barem del sistema escolar. Els recursos especialitzats per a persones amb discapacitat no estan territorialitzats. Dit d'una altra manera, el domicili de la persona no és un factor determinant a l'hora d'assignar la plaça en un centre, de manera que el sistema no prioritza la proximitat entre el domicili de la persona i el centre, i

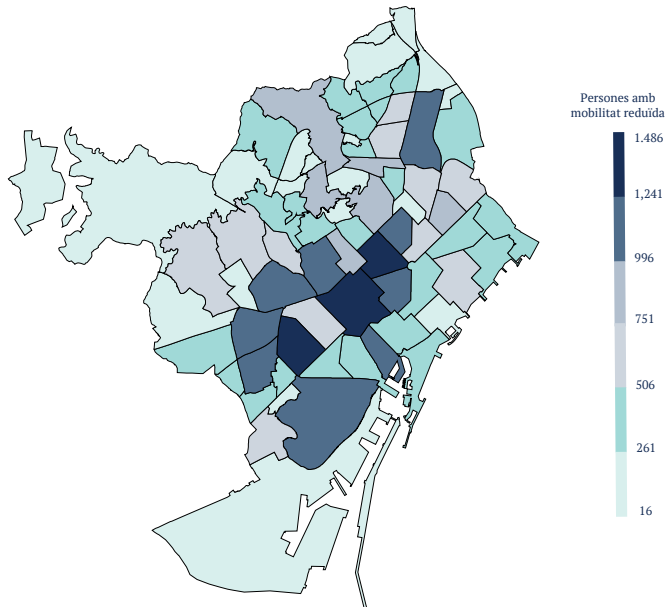
s'assumeix que el transport en vehicle es farà de manera pública o privada. En el cas dels serveis esporàdics, la ubicació de centres d'oci i dels dispositius de salut i de la disponibilitat de transport públic també influeixen en la demanda del STE per part de les persones usuàries.

Figura 1. Distribució territorial dels usuaris/àries potencials del servei



Font: Portell, Morera i Ramalhinho (2022).

Figura 2. Distribució real dels usuaris/àries del servei



Font: Portell, Morera i Ramalhinho (2022).

Abordatge del transport especial cap a centres de salut

L'Informe del servei de transport especial a centres sanitaris (IMPD, 2022) analitza la utilització de serveis sanitaris per part de les persones usuàries del transport especial i estima que, malgrat la prohibició normativa, un 34% dels usuaris fan servir el STE per accedir a centres sanitaris i de rehabilitació. En l'informe, per valorar aquest percentatge, es fa una anàlisi de dades brutes per punt d'interès que considera "centre sanitari" qualsevol hospital, clínica o centre d'atenció primària identificat com a origen o destinació en l'aplicació de gestió del transport. A la pràctica, el

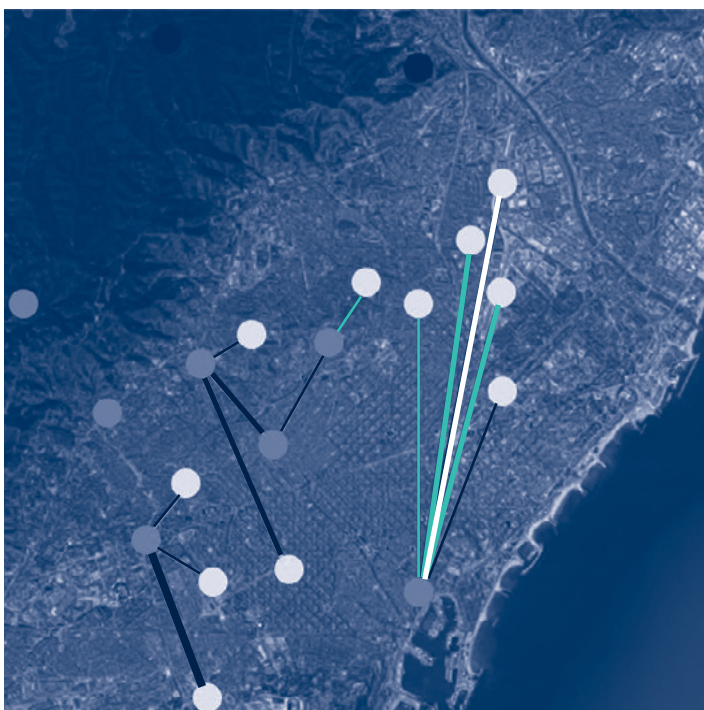
concepte inclou tots els centres hospitalaris de referència a Barcelona i centres d'atenció primària (CAP) de la ciutat.

El perfil dels usuaris del transport especial que amb més freqüència es dirigeixen a centres sanitaris és el d'una persona amb mobilitat reduïda, de més de 60 anys, amb un grau de discapacitat superior al 65%, resident en diferents barris, sovint en els més allunyats del centre —en específic, el Besòs, Llobregat i muntanya—, i que reben atenció mèdica a l'Hospital del Mar, l'Hospital Clínic, Vall d'Hebron o l'Hospital de Sant Pau.

La casuística exposada en l'informe difereix del prefixat a la Instrucció 07/2017 de CatSalut sobre el transport sanitari no urgent (TSNU), que és un mitjà alternatiu al transport públic als centres de salut. Vist que en l'actualitat es desconeixen els casos de prescripció de transport sanitari no urgent entre els usuaris de transport especial, caldria aprofundir a conèixer quins dels usuaris del servei de transport especial podrien tenir prescripció el TSNU per optimitzar l'assignació de recursos públics. Els casos més intensos en utilització del transport especial suggereixen que es tracta de persones amb discapacitat que tenen una impossibilitat física o altres causes exclusivament clíniques i vinculades a la situació de discapacitat, que fan que no puguin utilitzar transport ordinari per desplaçar-se a rebre assistència sanitària a un centre. És per això que dins l'àmbit de les millores, es considera necessari compartir i contrastar dades de serveis de transport especial i transport sanitari no urgent i conèixer-ne millor les causes de substitució d'un servei per l'altre (econòmiques, d'estalvi de temps...).

Alternativament, convé revisar l'accessibilitat dels mitjans de transport ordinari a centres de salut des de determinats punts de la ciutat, així com les característiques i necessitats en la mobilitat des de la perspectiva de situació de les persones amb discapacitat dels usuaris de transport especial.

Figura 3. Recurrència de trajectes esporàdics als principals centres de salut de la ciutat (Vall d'Hebron, Hospital Clínic, Hospital del Mar)



5. Conclusions

El Servei de Transport Especial actual manca de recursos públics suficients per afrontar tota la demanda, en un context en què la demanda potencial és molt elevada, hi ha les limitacions de flota de vehicles disponibles exposades, així com un nivell de baix copagament per

part de les persones usuàries. El Servei de Transport Especial ha aconseguit corregir la problemàtica de la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda pel que fa als desplaçaments regulars, que venen finançats per la Generalitat de Catalunya com a servei especialitzats de la cartera de serveis. Per a la resta de mobilitat, de caràcter esporàdic, la solució és en l'ús de mitjans privats (vehicle propi o l'ús de taxis), o bé en l'ús del Servei Públic de Transport Especial, que té un nivell de prestació desigual per a les persones que hi tenen dret: com s'ha exposat, un nombre elevat d'usuaris/àries té una intensitat de servei baixa, mentre que un nombre reduït fa un ús intensiu dels serveis esporàdics. Els components de la intervenció de servei esporàdic en taxi resulten, doncs, menys efectius que els de vehicles amb més capacitat.

La poca oferta de taxi adaptat en l'àrea metropolitana és un àmbit de millora. Molt probablement, una concurrència més gran en l'oferta de vehicles adaptats tindria com a efecte la limitació del preu del viatge de taxi en el mercat privat. Una disponibilitat de vehicles més gran també beneficiaria el servei públic de transport, tant pel que fa a la concessió de serveis individuals com de serveis compartits per dues o més persones usuàries del servei, una modalitat que cal prioritzar sempre que sigui possible.

En aquest context de recursos limitats —econòmics o de flota— i amb la dimensió de la demanda actual, la prestació del Servei de Transport Especial ha pres un caràcter excloent. El fet que el recurs “viatge” el consumeixi un usuari o usuària, exclou automàticament la possibilitat que una altra persona pugui accedir al mateix recurs. El repte en aquest cas és el de dissenyar un procés d'assignació dels serveis que en garan-

teixi l'equitat. També cal avançar en la consciència d'un ús responsable del servei, raó per la qual s'ha d'avançar en una normativa de corresponsabilitat en el servei per part de la ciutadania.

La incorporació de criteris ecològics en el servei ha estat nul·la. L'envelliment de vehicles de més de 9 places es fa evident quan es copsa que d'aquí a poc temps no podran circular per la zona de baixes emissions de Barcelona. L'escassa possibilitat d'efectuar trajectes compartits en taxi es troba limitada a la pràctica als serveis de caràcter fix, en els quals hi ha la possibilitat de dissenyar amb molta antelació trajectes compartits entre una persona que va amb cadira de rodes i una que fa servir altres elements de suport. Urgeix un canvi d'elements de context, incorporant infraestructura per a la mobilitat —taxis i busos— i tecnologia al servei que permetin fer el servei sostenible en termes d'ecologia.

Una altra qüestió que cal abordar és si té sentit regular tots aquests elements des de l'àmbit estrictament municipal, que permet que hi hagi grans diferències en la prestació del servei entre municipis limítrofs. Tal vegada, una planificació, regulació i gestió supramunicipal beneficiaria l'eficàcia i eficiència del servei i milloraria el nivell de prestació per a la ciutadania.

Bibliografia

IMPD. *Barcelona, una ciutat per a tothom: 30 anys treballant amb les persones amb discapacitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, 2009. Accessible a: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/91394>

DEPARTAMENT DE DRETS SOCIALS, GENERALITAT DE CATALUNYA. *Estadístiques de persones amb discapacitat*. Any 2009 i 2022. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Accessible a: https://dretssocials.gencat.cat/ca/ambits_tematicos/persones_amb_discapacitat/estadistiquesdiscapacitat/

IMPD. *Estudi del servei de transport especial: funcionament, tendències i previsions*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, 2009. Accessible a: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/90513>

IMPD. *Informe del servei de transport especial a centres sanitaris*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, 2022. Accessible.

IMPD. *Servei Públic de Transport Especial de Barcelona: normativa d'ús*. Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, 2009. Accessible a: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/84910>

PORTELL, L.; MORERA, S.; RAMALHINHO, H. "Door-to-Door Transportation Services for Reduced Mobility Population: A Descriptive Analytics of the City of Barcelona", 2022, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(8), 4536.