

**Addenda 2014 a l'Acord marc per a la coordinació, la cooperació i la col·laboració entre el Departament de Benestar Social i Família, l'Associació Catalana de Municipis i Comarques i la Federació de Municipis de Catalunya en matèria de serveis socials, altres programes relatius al benestar social i polítiques d'igualtat, signat el dia 14 de maig de 2012**

Barcelona, 17 de juliol de 2014

**REUNITS**

D'una banda, l'Honorable Senyora Neus Munté i Fernández, consellera de Benestar Social i Família de la Generalitat de Catalunya.

D'una altra, l'Il·lustríssim Senyor Miquel Buch i Moya, president de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques.

I d'una altra, l'Il·lustríssim Senyor Xavier Amor i Martín, president de la Federació de Municipis de Catalunya.

**EXPOSEN**

1. Que el 14 de maig del 2012 es va signar l'Acord marc per a la coordinació, la cooperació i la col·laboració entre el Departament de Benestar Social i Família, l'Associació Catalana de Municipis i Comarques i la Federació de Municipis de Catalunya en matèria de serveis socials, altres programes relatius al benestar social i polítiques d'igualtat per al període 2012-2015.
2. Que en aquest Acord marc es va fonamentar la relació interadministrativa entre el Departament de Benestar Social i Família i els ens locals, que es va formalitzar amb la signatura de 104 contractes programa per al període 2012-2015, durant l'exercici 2012.
3. Que el 8 de juliol del 2013 el Departament de Benestar Social i Família, l'Associació Catalana de Municipis i Comarques i la Federació de Municipis de Catalunya varen signar l'Addenda a l'Acord marc per a la coordinació, la cooperació i la col·laboració en matèria de serveis socials, altres programes relatius al benestar social i polítiques d'igualtat, per a la concreció de les condicions per al 2013.
4. Que durant el mes de juliol del 2013 es van signar les addendes 2013 amb cadascun dels ens locals que havien subscrit el Contracte programa 2012-2015.
5. Que l'evolució dels treballs que està portant a terme el grup tècnic del Contracte programa format per les parts signatàries del present document, així com el mateix procés del sistema de relació interadministrativa i la situació econòmica actual, fan que



sigui necessària la redefinició d'alguns dels criteris i objectius que estableix l'Acord marc esmentat que han de regir l'exercici 2014.

6. És voluntat de totes les parts recollir en el present document els acords per al 2014.

## **ACORDEN**

### **Primer. Objecte**

Concretar els acords generals per a l'exercici 2014 del Contracte programa per a la coordinació, la cooperació i la col·laboració en matèria de serveis socials, altres programes relatius al benestar social i polítiques d'igualtat.

### **Segon. Eixos estratègics**

Un dels objectius del Contracte programa com a únic instrument de relació entre el Departament de Benestar Social i Família i els ens locals, és la incorporació de tots els programes i serveis en què col·laboren ambdues administracions. El 2014, aquesta línia d'acció es concreta amb la inclusió de nous serveis i programes en matèria de joventut:

- Competències delegades als consells comarcals en matèria de polítiques de joventut:
  - Personal.
  - Inspecció d'instal·lacions juvenils.
  - Seguiment d'activitats d'educació en el lleure.
- Servei de suport a les oficines joves: Acord a tres bandes: Departament, consells comarcals i ajuntament.
- Servei de Tècnics Compartits per al desenvolupament del projecte "Territori" que dóna suport directe als plans locals de joventut.
- Programa d'activitats de desenvolupament dels projectes per a joves dels plans comarcals de joventut.

Una altra acció de consolidació del Contracte programa és la inclusió progressiva de tots els canals de finançament als ens locals pel Departament de Benestar Social i Família, com les convocatòries anuals de subvencions als ajuntaments de menys de 20.000 habitants i els ens locals en general. Aquest any 2014 s'iniciarà la incorporació al Contracte programa del finançament als ajuntaments de menys de 20.000 habitants dels centres oberts i els programes diürns en matèria d'infància i adolescència en risc.

### **Tercer. Compromisos econòmics**

S'acorda mantenir el finançament dels serveis i programes del Contracte programa 2013, sens perjudici de les adaptacions necessàries en el cas d'alguns ens locals en què es doni una situació concreta que requereixi la modificació respecte a algun servei determinat.



En relació amb els professionals dels equips bàsics d'atenció social, s'acorda deixar sense efecte, de manera temporal, l'increment del nombre de professionals que recollia el conjunt de clàusules del Contracte programa 2012-2015 i s'actualitzen els mòduls d'acord amb les condicions fixades pel personal de la Generalitat de Catalunya, amb afectació als mòduls dels professionals de la fitxa 1 Serveis bàsics d'atenció social i referents comunitaris, i la fitxa 19 Equips d'atenció a la infància i l'adolescència. Aquesta actualització s'efectua sobre els mòduls dels professionals del 2011.

El 2014 no es fixarà un percentatge diferenciat de finançament del SAD entre despeses directes i indirectes. I pel que fa al SAD social, es mantindran els imports signats amb cada ens local el 2013.

Es manté la suspensió del finançament de la fitxa 5 "Minuts menuts", de la fitxa 22 Accions formatives per a professionals dels serveis socials, i de la fitxa 25 Programes de suport a famílies en situació de vulnerabilitat.

En relació amb els projectes específics de la fitxa 1, s'acorda limitar les aportacions del Departament a experiències pilot compartides amb els ens locals i els serveis i programes de productes de suport i accessibilitat que siguin de competència departamental.

Pel que fa al traspàs dels serveis del nivell 2.1, i en compliment dels acords signats al 2012, al 2014 ja no estaran inclosos en el Contracte programa el servei d'atenció precoç i els centres ocupacionals i es continuarà treballant per al traspàs de la resta de serveis d'aquest nivell.

Els consells comarcals que tenen dins del seu territori una Oficina Jove gestionada per un ens local menor de 20.000 habitants que no signa el Contracte programa, s'inclourà dins d'aquesta Fitxa 32, Servei de suport a les oficines joves, el detall de les aportacions a efectuar als municipis corresponents i el detall de la documentació necessària per a la gestió econòmica, inclosa la justificació i avaluació del servei.

Les aportacions econòmiques del Departament de Benestar Social i Família, que consten a les fitxes dels diferents serveis, es podran fer efectives mitjançant fons propis o fons conveniats amb altres administracions.

Per contribuir a les despeses derivades de l'execució d'aquest Contracte programa, la Generalitat de Catalunya ha de compensar a l'ens local amb els imports previstos en les fitxes corresponents d'acord amb el procediment de justificació i avaluació que es detallen en el mateix Contracte programa. Formalitzat per ambdues parts el dictamen d'avaluació, la Generalitat de Catalunya té dos mesos per efectuar els corresponents pagaments. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi efectuat el pagament, l'ens local ha de requerir formalment la Generalitat de Catalunya



perquè ho faci efectiu en el termini màxim de dos mesos, finalitzat el qual, sense que s'hagi produït, podrà comunicar-ho a l'Administració General de l'Estat, als efectes d'allò previst a l'article 57 bis de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local.

La Generalitat de Catalunya podrà ampliar el termini de quatre mesos per a la realització dels pagaments, prèvia comunicació motivada a l'ens local, sense que, en cap cas, el període total de pagament pugui excedir del doble del darrer període mig de termini a proveïdors, que correspongui a l'àmbit "resta", inclòs en el quadre, que d'acord amb la normativa vigent, publica la Generalitat de Catalunya en el seu Portal de Transparència, sota el concepte de "*Deute comercial i termini mitjà de pagament del sector públic administratiu*".

#### **Quart. Justificació**

Pel que fa a la justificació, la del SAD de dependència s'ha de fer tal com es va fer el 2013. Igualment, per a la justificació del SAD social i el SAD de dependència, s'ha d'annexar al certificat de l'interventor un document on es diferenciï la despesa directa de la indirecta.

#### **Cinquè. Col·laboració entre les parts**

És voluntat de les parts continuar treballant en la definició del model dels serveis d'intervenció socioeducativa no residencial per a infants i adolescents en situació de risc i les seves famílies, amb l'objectiu que a mitjans del 2014 s'hagin consensuat les bases del model d'acord amb el qual es definirà el Pla de finançament, que es començarà a implantar a partir del 2015.

Respecte al model de transport adaptat, les parts signatàries de la present Addenda han consensuat el model de serveis que consta a l'annex 1. Durant l'any 2014, els ens locals, amb la col·laboració del Departament de Benestar Social i Família, ha d'elaborar un pla adaptat al seu territori, per iniciar-ne la implantació el 2015.

Ahora es continua treballant també per concretar el sistema de finançament del servei d'atenció domiciliària, i estudiar la unificació i la convergència de les dades d'aquest servei en relació amb la Llei 39/2006, de 14 de desembre, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència, en el marc dels grups de treball creats per a aquests efectes, per avançar en la seva implementació per als exercicis futurs.

Pel que fa a la definició dels mecanismes de coordinació entre els plans d'inclusió social, els plans de desenvolupament comunitari i els plans de ciutadania i immigració, els treballs s'emmarquen en els grups que les tres parts estan portant a terme dins el Pacte de lluita contra la pobresa a Catalunya.

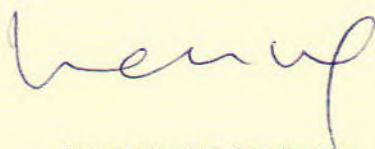
S'acorda que en el marc del grup de treball tècnic format per les parts signatàries de la present Addenda, s'inclou com una de les línies de treball estratègiques per al 2014, l'anàlisi dels serveis d'atenció precoç que presten els ens locals.



### Sisè. Vigència

La vigència d'aquesta Addenda és des del moment de la seva signatura i amb efectes de l'1 de gener fins al 31 de desembre del 2014, sens perjudici de les actuacions que es desprenguin de l'avaluació del Contracte programa del 2014 que s'executaran el 2015, i sens perjudici que pugui ser revisada d'acord amb el desplegament normatiu de la Llei de serveis socials, la Llei de pressupostos i altra normativa que hi està relacionada.

I en prova de conformitat amb el contingut d'aquesta Addenda, les parts la signen per triplicat i a un sol efecte.

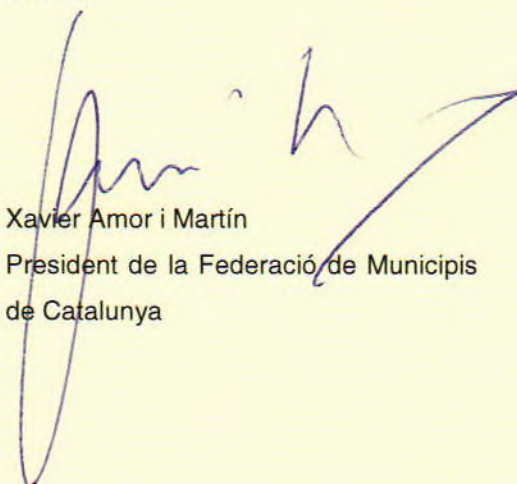


Neus Munté i Fernàndez

Consellera de Benestar Social i Família



Miquel Buch i Moya  
President de l'Associació Catalana  
de Municipis i Comarques



Xavier Amor i Martín  
President de la Federació de Municipis  
de Catalunya



Data: 21 JUL. 2014

Núm: 3268

Registre d'entrada

**ANNEX 1- MODEL DE SERVEI DE TRANSPORT ADAPTAT I ASSISTIT**



## ÍNDEX

### A. MARC

1. Introducció: antecedents i marc normatiu
2. Situació actual: necessitats detectades
3. Marc teòric de la intervenció

### B. DEFINICIÓ DEL SERVEI

4. Eixos específics d'intervenció
  - a. Les necessitats d'atenció en el servei.
  - b. Principis de la intervenció.
  - c. Definició del servei.
  - d. Perfil usuari/a.
  - e. Temps d'estada.
5. Metodologia d'intervenció en el servei
  - a. Fases de la intervenció (atenció)
6. Perfils professionals
7. Avaluació. Sistema d'indicadors
8. Aspectes ètics
9. Costos i copagament
10. Recomanacions per a futures revisions del model



### 1. Introducció: antecedents i marc normatiu

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Constitució Espanyola disposen que els poders públics han de promoure les condicions perquè la llibertat i la igualtat de l'individu i dels grups en els quals s'integra siguin reals i efectives, i han de facilitar la participació de totes les persones en la vida política, econòmica, cultural i social. Així mateix, l'Estatut d'Autonomia estableix que els poders públics han de vetllar per la dignitat, la seguretat i la protecció integral de les persones, especialment de les més vulnerables.

Per altra banda, la *Convenció de les Nacions Unides sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat* de 2006, ratificada per l'Estat espanyol i publicada al BOE el 21 d'abril de 2008, fixa, entre d'altres, el principi d'autonomia individual i independència de les persones amb discapacitat i el principi d'accessibilitat.

Una manifestació dels principis exposats és la necessitat d'articular un sistema de transport adaptat per facilitar el trasllat a les persones amb dificultats de mobilitat o manca d'autonomia per tal d'afavorir-ne l'accés als serveis socials i la seva integració social.

L'article 149.1.1ª de la *Constitució* atribueix a l'Estat la competència en la regulació de les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols. A l'empara d'aquest article ha desenvolupat un seguit de normatives en l'àmbit de la discapacitat que fan referència d'una manera o altra al transport adaptat:

- La *Llei 13/1982, de 7 d'abril, d'Integració Social dels Minusvàlids (LISMI)*, estableix un sistema especial de prestacions socials i econòmiques per a les persones amb discapacitat que no estiguin incloses en el sistema de la Seguretat Social per no desenvolupar una activitat laboral. S'estableix que l'acció protectora ha d'incloure un subsidi de mobilitat i compensació per a despeses de transport. Aquesta prestació s'inclou a la Cartera de Serveis Socials de Catalunya 2010-2011 com a prestació econòmica garantida.
- La *Llei 51/2003, de 2 de desembre, d'Igualtat d'Oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat (LIONDAU)* s'inspira en els principis de vida independent, normalització i accessibilitat universal, i estableix les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació, sens perjudici de les competències atribuïdes a les comunitats autònomes, així com les atribuïdes a les corporacions locals.
- En desenvolupament de la LIONDAU, l'Estat dictà el *Real Decret 1544/2007, de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels mitjans de transport*, on estableix les condicions bàsiques d'accessibilitat dels serveis de transport especial que han de prestar els ens locals i comunitats autònomes en virtut d'un pla que han d'elaborar i executar abans del 5 de desembre de 2013. A l'annex VIII es defineix el servei de transport especial com aquell que està destinat a transportar els ciutadans amb més greu discapacitat de qualsevol tipus. També disposa que aquest servei tindrà tarificació política i que es prestarà només amb vehicles adaptats i personal qualificat en tot el procés del servei. Així mateix indica que el servei de transport especial ha de resoldre les carències dels serveis de transport ordinari.

D'acord amb l'art 166 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, correspon a la Generalitat la competència exclusiva en matèria de serveis socials, que inclou la regulació i l'ordenació de l'activitat de serveis socials, les prestacions tècniques i econòmiques, així com la regulació i aprovació dels plans i els programes específics dirigits a persones i col·lectius en situació de necessitat social. Així mateix, l'article 169 de l'EAC estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya, competència que inclou en tot cas la regulació i



la potestat tarifària. D'acord amb aquestes competències la Generalitat ha dictat normatives on es regulen diversos aspectes del transport adaptat:

- La *Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques*, i el seu posterior desenvolupament en el *Decret 135/1995*, estableixen que els municipis de més de 50.000 habitants i les capitals de comarca han de disposar almenys d'un vehicle especial o taxi adaptat que cobreixi les necessitats de desplaçament de persones amb mobilitat reduïda. El nombre de vehicles o taxis adaptats augmentarà en 1 per cada 100.000 habitants o fracció del municipi. Així mateix, indica que el Departament de Benestar Social promourà els mecanismes de col·laboració amb els ens locals per tal de fer efectiu aquest servei. L'annex 3 del Decret d'accessibilitat regula alguns dels requeriments tècnics que han de tenir els vehicles per ser considerats adaptats.
- El *Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya* reafirma la competència municipal en transport adaptat, indicant que els municipis majors de 50.000 habitants i els que siguin capital de comarca, independentment o associats, han de prestar aquest servei.
- Així mateix, el *Decret legislatiu 4/2003, de 4 de novembre, Text refós de la Llei de la organització comarcal*, indica que les comarques han de garantir subsidiàriament la prestació dels serveis municipals obligatoris en els municipis que, per raó de la seva població, no estan obligats a prestar i també han d'establir i coordinar les infraestructures, els serveis i les actuacions d'àmbit supramunicipal.
- Pel que fa a la normativa de serveis socials, *Llei 12/2007, d'11 d'octubre, de serveis socials* inclou el servei de transport adaptat al catàleg de prestacions socials i el classifica com un servei social especialitzat de l'àmbit de persones amb discapacitat. El *Decret 284/1996, de 23 de juliol, de regulació del Sistema Català de Serveis Socials, modificat pel Decret 176/2000*, el defineix com un sistema de transport adaptat al grau de discapacitat dels possibles usuaris per tal de possibilitar el seu accés als serveis socials d'atenció especialitzada o aquells altres que permetin garantir la seva integració. Estableix com a requisits que cal disposar del personal necessari pel servei i que els vehicles utilitzats per a la prestació de transport adaptat han de complir en tot moment la normativa tècnica específica aplicable. Així mateix, assenyalava com a objectiu i funció del servei el trasllat de les persones amb discapacitat als serveis socials especialitzats, i com a destinatàries del servei les persones amb discapacitat usuàries dels serveis socials especialitzats.
- La Cartera de serveis socials vigent, aprovada pel *Decret 142/2010, d'11 d'octubre, pel qual s'aprova la Cartera de Serveis Socials 2010- 2011*, disposa com a principal novetat respecte el *Decret 284/1996* que la prestació del servei de transport adaptat destinat a persones amb discapacitat s'ha ampliat a les persones en situació de dependència. El descriu com un "servei complementari de suport als serveis socials d'atenció especialitzada a persones amb discapacitat o dependència, consistent en la prestació d'un sistema de transport adaptat al grau de necessitat de suport de les possibles persones usuàries". També indica que el servei de transport adaptat és una prestació no garantida, així doncs únicament és exigible en cas que existeixi crèdit pressupostari disponible i aplicant-hi els principis objectius de prelación i concurrència.
- Mencionar la normativa sobre la pròrroga de la cartera

## 2. Situació actual: necessitats detectades



Actualment en el territori català les fórmules que tenen els ens locals per garantir l'accés dels usuaris als serveis especialitzats mitjançant el servei de transport adaptat són molt heterogènies.

Aquesta heterogeneïtat mostra les diferents formes de transport adaptat que ja estan funcionant en el territori i són la base per tenir en compte alhora de plantejar la definició d'un model i un nou sistema de funcionament.

Són moltes les variables que determinen aquesta heterogeneïtat i que configuren l'escenari de com és la situació actual.

- Variables territorials:

Actualment en l'àmbit metropolità, l'AMB ( Autoritat Metropolitana de Barcelona ) dona cobertura mitjançant el servei de transport adaptat a la ciutat de Barcelona i 17 municipis perifèrics (Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, El Prat del Llobregat, Esplugues del Llobregat, Gavà, l'Hospitalet del Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià del Besos, Sant Boi del Llobregat, Santa Coloma de Gramanet, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan d'Espí, Sant Just Desvern, Tiana i Viladecans), sota el criteri de facilitar accés a les persones amb mobilitat reduïda als serveis socials especialitzats mitjançant una gestió unificada i una logística i planificació territorial.

Per altre banda en la resta de municipis i ens locals de l'àmbit metropolità i la resta d'ens locals dels diferents àmbits territorials de Catalunya, l'element diferencial és que la gestió directa del servei i la planificació logística recau directament en els ens locals i no sobre una entitat superior gestora.

Actualment aquest realitat determina unes diferències importants pel que fa a poder establir una visió conjunta d'un únic sistema unificat.

En els territoris també hi ha elements importants a tenir en compte com són:

- La densitat poblacional
- La dispersió de municipis.
- La dispersió territorial dels serveis especialitzats.
- Una xarxa de transport públic ordinari insuficient per cobertura i accessibilitat.
- La divisió costa – interior / metròpolis- medi rural.

- La gestió del servei:

La gestió del servei ve condicionada per diferents elements que es donen per part dels diferents ens locals:

- 1- La tipologia de perfils dels usuaris atesos ( persones amb discapacitat amb mobilitat reduïda o no, persones grans amb dependència, menors, etc...), els criteris d'accés i als dispositius a on es dirigeix el transport.
- 2- El tipus de servei que es dona per part de l'ens local:
  - Segons el punt de recollida: porta a porta o rutes amb punt de recollida.
  - Segons la freqüència: esporàdic, discrecional o regular.
- 3- El tipus de gestió que es realitza:
  - Segons la modalitat de gestió que determina el propi ens local: gestió pròpia, gestió externa, subvencions a entitats, beques als usuaris, etc...
  - Segons el tipus de prestació: vehicles propis i xofer propi del ens local, prestació amb vehicles propis de les entitats o donat a gestió externa.



- Segons el tipus d'operador: servei de transport propi dels centres, empreses o associacions especialitzades en transport adaptat, empreses d'autobús que fan transport adaptat, Creu Roja, etc.
- Gestió compartida/mixta on també es pot fer us del transport escolar.

4- La coordinació i relació amb els proveïdors:

- El nombre limitat de proveïdors.
- Les diferències en els costos en relació al número d'usuaris transportats.
- L'escassa rendibilitat dels serveis per part dels proveïdors.
- Les condicions laborals dels conductors.

5- Altres variables relacionades amb l'organització i gestió.

- Adaptació constant a les circumstàncies dels usuaris i a les seves necessitats.
- Rutes no llargues però que cobreixin bastants usuaris.
- Coincidència d'horaris d'entrada i sortida dels centres.
- Com es realitza la supervisió dels proveïdors.
- Cobertura insuficient.
- Quina estructura humana es necessita en els consells i ens locals per poder portar control.

• Logística i organització dels ens locals:

Les iniciatives actuals sovint es basen amb planificacions de curt abast, amb necessitat de ser revisades, pensades en cobrir les necessitats detectades i les demandes i en proporcionar el màxim de proximitat territorial sempre amb un intent per part dels ens locals de donar un servei de qualitat.

Existeix en unes divergències importants entre comarques pel que fa a l'organització i subvenció del transport adaptat i una multiplicitat de polítiques que generen i impliquen desigualtats i manca d'equitat en el servei.

A més, sovint aquestes actuacions no responen a una planificació conjunta i ordenada entre els diferents agents i això suposa que és necessari generar línies de coordinació i aprofitament de recursos.

Tot això fa que moltes fórmules actuals suposen una escassa rendibilitat i fins i tot dèficit pels ens locals.

• Marc financer:

Previ al desplegament de la Llei de Serveis Socials 12/2007 i Llei de Promoció de l'Autonomia i Prevenció de la Dependència 39/2006, els usuaris beneficiaris del servei de transport adaptat eren les persones valorades amb discapacitat.

La cartera de Serveis Socials emmarcada dins el marc normatiu de la Llei de Serveis Socials, obre un nou marc conceptual pel que fa referència als beneficiaris del servei de transport adaptat, introduint les persones amb situació de grau de dependència i el concepte de foment de la integració social.

Això ha suposat per part del ens locals un nou escenari de beneficiaris susceptibles del servei i per tant un augment de la demanda.

En aquest sentit, els ens locals parlen d'una insuficiència de finançament públic per fer front al cost total que suposa cobrir la demanda per transport adaptat. També s'enfronten a les dificultats econòmiques per part dels usuaris d'assumir el copagament del servei.



Aquesta situació ha suposat per part d'alguns ens locals un dèficit en el cost global del servei.

El desplegament de nous serveis a nivell territorial sovint no ha tingut en compte les conseqüències que ha suposat en la gestió del servei de transport adaptat per part de l'ens local. En aquest sentit és rellevant en un futur promoure la proximitat del servei especialitzat a l'usuari per minorar l'us del servei.

Alguns ens locals han desplegat un marc normatiu concret per poder regular el servei i determinar-ne l'accés i els beneficiaris. No obstant s'ha demanat que aquest servei quedi regulat sota un marc normatiu general tutelat per la Generalitat.

### 3. Marc teòric de la intervenció

El servei de transport adaptat és viu i canviant i es caracteritza pel seu important component social, de contacte i proximitat, convertint-ho amb un acte social i integrador.

El model és un pas endavant que tenint en compte la situació actual descrita i la real heterogeneïtat territorial, pugui posar ordre, determinar i donar resposta a un conjunt de variables que condicionen directament la prestació del servei. En aquestes variables figuren:

- Necessitats d'atenció en el servei
- Els principis de la intervenció
- Perfils del usuari/es
- El temps d'estada al servei
- Les característiques del servei prestat
- Els perfils dels professionals implicats en el servei.
- El sistema d'avaluació
- Aspectes ètics
- Costos i copagament

L'esforç del model ve determinat per aconseguir que el servei esdevingui un dret real principalment per les persones amb mobilitat reduïda que no tenen cap més possibilitat de ser traslladades a un servei especialitzat d'acolliment diürn de la xarxa pública de serveis socials.



## B. DEFINICIÓ DEL SERVEI

---

### 4. Eixos específics d'intervenció

#### a. Les necessitats d'atenció en el servei.

El transport adaptat es planteja com un servei complementari de suport als serveis socials d'atenció especialitzada per a persones grans amb dependència i persones amb discapacitat, adaptat al seu grau de necessitat de suport a causa de la mobilitat reduïda o la necessitat d'acompanyant.

Aquest servei busca possibilitar l'accés als serveis socials d'atenció especialitzada a les persones que reuneixin el perfil descrit a l'apartat d) d'aquest model.

#### b. Principis de la intervenció.

Genèricament, els principis pels que es regeix el servei de transport adaptat són els descrits en la Llei 12/2007, d'11 d'octubre, de Serveis Socials. El model pretén donar preponderància al principi d'equitat per assolir un procés progressiu de normalització, promovent l'accessibilitat per prestar un servei de qualitat on l'atenció personalitzada vetlli pels drets de la persona i on sigui primordial la coordinació i col·laboració entre les institucions, la responsabilitat pública i una gestió basada en l'eficiència i eficàcia per assolir un model sostenible.

#### c. Definició del servei.

Aquell transport accessible i/o assistit que té per objecte el trasllat a serveis socials especialitzats d'atenció diürna a Persones amb discapacitat i persones grans amb dependència que no poden fer us del transport ordinari i que presenten dificultats de mobilitat (mobilitat reduïda) i/o necessitat d'acompanyant (barem d'acompanyant).

#### d. Perfil usuari/a.

Les persones susceptibles d'emprar el transport adaptat **han de reunir les característiques següents:**

- Les persones beneficiàries han de ser més grans de 18 anys. Amb caràcter excepcional i degudament justificat es pot donar cobertura a persones menors que tenen per destinació el CDIAP.
- El potencial usuari/a haurà de tenir reconeguda la condició de persona amb discapacitat mitjançant el certificat que emet l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS), on consti a més que **supera el barem de mobilitat reduïda**<sup>1</sup>.
- En cas que la persona no disposa del barem de mobilitat reduïda, la persona podrà optar a ser usuària del servei si disposa del **barem de l'acompanyant**<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Veure Glossari



- A més, la persona haurà de **tenir plaça reconeguda en un servei social especialitzat de la xarxa pública**, segons la Cartera de Serveis socials del Departament de Benestar Social i Família. Concretament, els serveis d'atenció diürna poden ser:
  - Servei de centre de dia per a gent gran de caràcter temporal o permanent.
  - Servei d'atenció integral a les persones grans en l'àmbit rural.
  - Servei de centre de dia d'atenció especialitzada temporal o permanent per a persones amb discapacitat.
  - Serveis de centres de dia de teràpia ocupacional (STO) per a persones amb discapacitat intel·lectual
  - Servei de centre de dia ocupacional d'inserció (SOI) per a persones amb discapacitat.
  - Servei de Club social
  - Servei prelaboral
  - O centres assimilats amb funcions d'acolliment diürn (associacions o entitats que presten serveis de suport als serveis socials especialitzat)

Així mateix, s'han establert els **critèris d'exclusió** següents:

- Que la persona sol·licitant disposi de targeta d'aparcament i vehicle propi, del qual en sigui conductor.
- Així mateix, la persona potencialment usuària no ha d'estar emparada per altres programes que tinguin el mateix objectiu, tals com l'ajuda PUA o altres directament orientats a facilitar el transport en l'àmbit dels serveis socials.

**e. Temps d'estada.**

Us cop la persona usuària s'incorpori al servei, caldrà renovar anualment la demanda de servei dins de la convocatòria que es faci.



## 5. Metodologia d'intervenció en el servei

### a. Fases de la intervenció (atenció)

A nivell orientatiu, s'han identificat tot un seguit d'aspectes bàsics vinculats amb el procés de prestació del servei.

El procés s'inicia amb la sol·licitud del servei per part de la persona usuària o el seu representant legal. En aquesta etapa, mitjançant la informació recollida en una sol·licitud<sup>2</sup>, es verifica que el sol·licitant compleixi els criteris definits en el perfil d'usuari/a del model, així mateix s'aprofita per facilitar informació a la persona usuària sobre el reglament del servei, la normativa de referència sobre la protecció de les dades facilitades i tots aquells elements que es consideri que poden ser d'interès per contextualitzar el servei.

Si la persona compleix els requisits, cal valorar tot un seguit d'aspectes:

- Valorar si la prestació es fa en forma d'ajut o beca, o si es fa en forma de servei.
- Si la prestació es fa en forma de servei, caldrà gestionar la possible llista d'espera vinculada al servei.
- Un cop s'inicia la prestació efectiva del servei caldrà fer una recollida detallada de les informacions que es considerin rellevants per a la prestació del servei, així mateix, s'informa a la persona usuària sobre les característiques del servei (ruta, horari, parades, etc.). En aquesta fase es recomana facilitar per escrit les característiques del servei, així com la vigència del mateix, aquest document pot fer les funcions de contracte entre les parts.

Una altra de les accions que seria recomanable dur a terme és informar al prestador del servei sobre les persones usuàries i les seves necessitats específiques de cara a poder gestionar l'atenció en el servei.

Així mateix, en aquest procés de prestació del servei es recomana que es desenvolupin els protocols sobre aspectes clau (gestió urgències, queixes, etc.) i un reglament de gestió del servei.

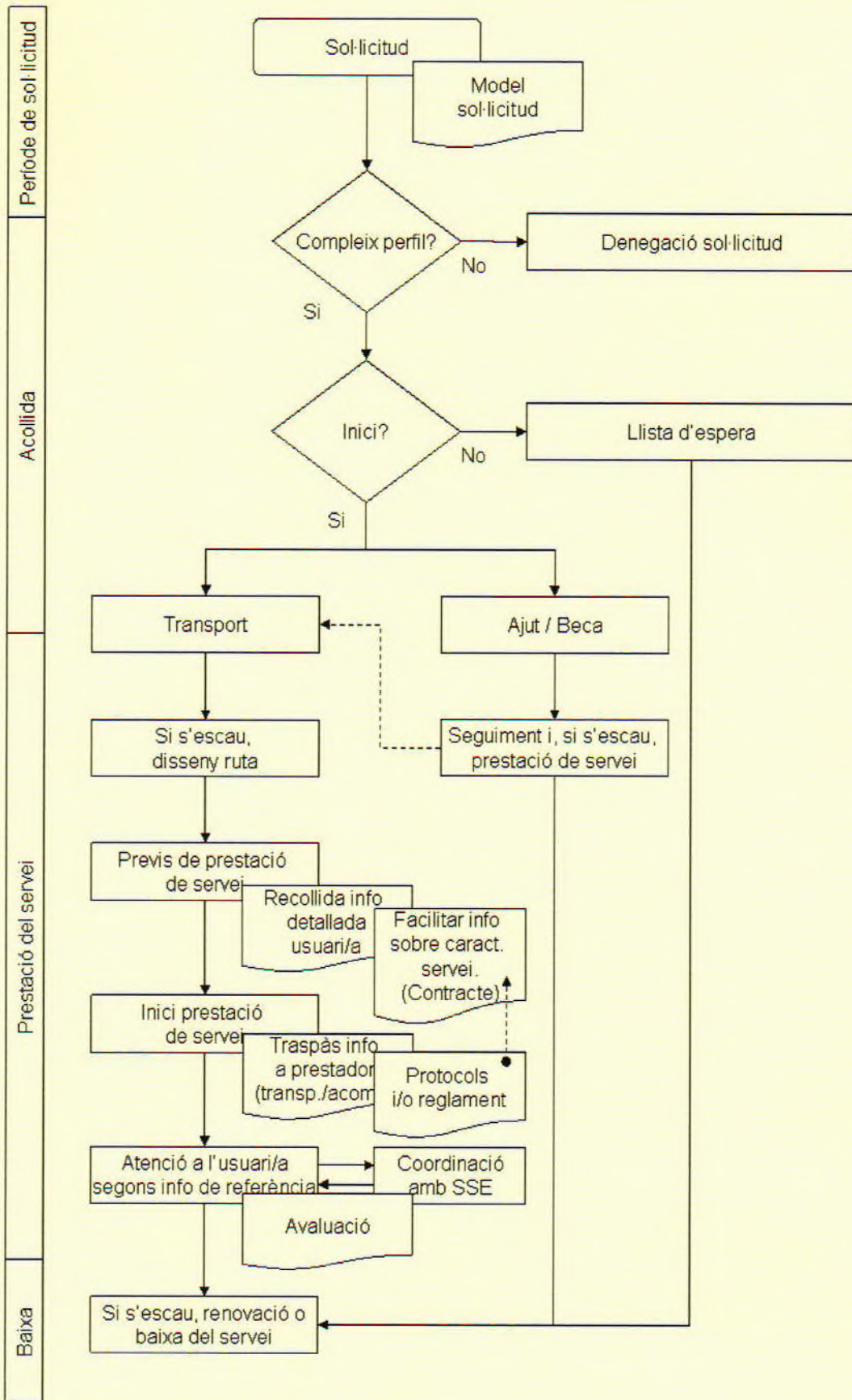
També es aconsellable que es faci un procés d'avaluació del funcionament del servei. Es proposa dur a terme dos tipus d'avaluacions, per una banda, una emmarcada dins del contracte programa i per una altra, cada cop que es consideri oportú, una avaluació que permeti analitzar la prestació de servei. L'objectiu d'aquest procés és identificar potencials àrees de millora del servei.

En darrer terme, el procés de prestació pot veure's modificat per una sol·licitud de canvi de parada, de destinació o de residència, així mateix, el sistema de gestió hauria de poder contemplar les baixes temporals o definitives dels usuaris (es recomanable que aquesta es faci per escrit).

---

<sup>2</sup> El format de la sol·licitud es deixa a criteri de cada ens local.





## 6. Perfils professionals



### **Acompanyant:**

- L'acompanyant serà una persona major d'edat
- Auxiliar / monitor (dins dels convenis de residències, lleure, discapacitat o servei d'atenció a domicili)
- Tasques:
  - Vigilància durant el trajecte
  - Control i registre de la pujada i baixada a les parades establertes
  - Ajudar la pujada i baixada de l'usuari/a amb dèficit de mobilitat
  - Comprovar que tots els usuaris ocupin el seient abans d'iniciar el trajecte.
  - Per a les persones que ho requereixin, verificar la correcta subjecció mitjançant cinturons i/o ancoratges.
  - Adoptar totes les mesures necessàries per tal que el transport es desenvolupen en un clima de seguretat i normalitat.
  - Tenir cura que les persones usuàries entrin al servei social especialitzat

### **Conductor/a:**

A nivell general, caldrà garantir que els conductors disposin d'un sistema o mecanisme de petició d'ajuda en cas d'urgència.

Així mateix, pels entorns d'alta dispersió, quan el transport es faci en vehicles petits i no es pugui comptar amb acompanyant. Cal que el conductor vetlli per una bona atenció a la persona atenció que es concreta en les tasques següents:

- Vigilància durant el trajecte
- Ajudar la pujada i baixada de l'usuari/a amb dèficit de mobilitat
- Per a les persones que ho requereixin, verificar la correcta subjecció mitjançant cinturons i/o ancoratges.
- Adoptar totes les mesures necessàries per tal que el transport es desenvolupen en un clima de seguretat i normalitat.
- Tenir cura que les persones usuàries entrin al servei social especialitzat

## **7. Avaluació. Sistema d'indicadors**

Es proposa dur a terme dos tipus d'avaluació:

- La primera te per objecte valorar la prestació de servei. L'objectiu d'aquesta es veure com s'ha desenvolupat el servei i identificar àrees de millora del mateix. El desenvolupament de l'instrument d'avaluació es deixa a criteri de l'Ens Local.
- El segon tipus d'avaluació, es farà en relació al contracte programa. Aquesta permetrà fer una anàlisi de les característiques de la població atesa per l'Ens Local, així com de les característiques del servei prestat. A l'hora de fer aquesta avaluació cal prendre com a referència la fitxa d'avaluació del contracte programa.

## **8. Aspectes ètics**

(En desenvolupament)

## **9. Costos i copagament**

(En desenvolupament)



## 10. Recomanacions per a futures revisions del model

Com a resultat dels treballs de definició del model de servei de Transport Adaptat sorgeixen tot un seguit de recomanacions per tal que es tinguin en consideració de cara al futur. Es considera clau que en futur s'abordi:

- Seria recomanable desenvolupar un model de gestió supracomarcal o d'àmbit metropolità per una qüestió d'economia d'escala. L'adopció d'aquesta perspectiva permetria fer més eficient i efectiu el servei.
- Coordinació entre xarxes de transport.
- Que la informació sobre la necessitat de transport adaptat anés inclosa a la resolució del CAD.
- Seguir criteris de territorialitat a l'hora d'assignar els serveis socials especialitzats.
- També es comenta, com una qüestió de futur i com a element d'òptims, si en el procés de valoració l'assignació del centre de dia es pot assignar també plaça de transport adaptat en cas que hi hagi la necessitat. Quins criteris es poden aplicar?
- Seria recomanable que la durada del trajecte no fos superior a 1 hora.
- Es recomana que, en els àmbits de dispersió geogràfica, si el vehicle emprat pel transport adaptat disposa de places vacants, per tal d'optimitzar el recurs, pugui incorporar altres tipologies d'usuaris/es. Aquest element quedaria condicionat a que no s'incorporessin noves persones amb el perfil de transport adaptat.





**Document elaborat per:**

- Ajuntament de Rubí.
- Consorci d'Acció Social (Gironès-Salt).
- Consell Comarcal del Vallès Occidental.
- Diputació de Barcelona: Àrea atenció a les persones.
- Institut Municipal Persones amb Discapacitat. Ajuntament de Barcelona.
- Consell Comarcal Vallès Oriental.
- Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat.
- Institut Català d'Assistència i Serveis Socials.
- Departament de Benestar Social i Família.

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several sweeping, connected strokes.