

# Països Catalans

**El projecte del mercat de Santa Eugènia, anul·lat**

El TSJC en una sentència tomba un projecte del pla de barris i els afectats poden ser compensats

La mobilitat adaptada, a les comarques gironines

## El futur del transport adaptat gironí depèn del copagament

**COST** Una diagnosi del Consorci d'Acció Social de Catalunya xifra en 167 euros mensuals el cost per usuari d'aquest servei **RENDIBILITAT** A petició dels consells comarcals, proposa fórmules per fer-lo més sostenible

Jordi Casas  
OLOI

El transport adaptat és car per a les administracions –167 euros mensuals per usuari– i per als que l'utilitzen –uns 100 euros mensuals de copagament–, i està atomitzat i gens coordinat, segons un estudi del Consorci d'Acció Social de Catalunya, realitzat a 24 agents del sector públic a petició dels consells comarcals i consorcis socials amb l'objectiu d'aconseguir un sistema molt més sostenible. El cost mensual mitjà per cada usuari varia segons les comarques, el tipus de servei –porta a porta o en ruta–, les distàncies, les característiques del recorregut i la freqüència. Pel que fa al copagament, que és la principal insatisfacció expressada pels usuaris, és de 2 o 3 euros per viatge, la qual cosa els du a superar els 100 euros mensuals.

Segons les estimacions de l'estudi, realitzades a partir de les dades que han facilitat els consells comarcals, el cost mensual del transport adaptat és



El nombre d'usuaris i l'atomització del servei han fet necessari l'estudi del consorci ■ EL PUNT

de 2,7 milions d'euros i les recaptacions per sufragar-lo provenen dels consells comarcals (798.919 euros) a través del contracte marc amb la Generalitat, dels ajuntaments (668.714 euros), dels

usuaris (1 milió d'euros) i d'altres entitats com ara centres especialitzats, la Creu Roja i la Diputació de Girona (219.625 euros).

L'estudi diagnòstica que el transport adaptat a les comarques gironines

és com una mena de mosaic d'iniciatives molt variades i localitzades en la gestió del qual intervenen molts actors. Els consells comarcals subvencionen una bona part d'aquestes iniciatives i impulsen ser-

veis addicionals de transport adaptat per omplir els buits que hi ha, tot i la congelació dels contractes programa de la Generalitat durant els últims tres anys. A banda, hi ha entitats privades o ajunta-

ments que gestionen el propi transport.

En general, es tracta d'iniciatives de curt abast i no hi ha cap planificació conjunta. És veu difícil, amb la situació actual, generar línies de coordinació i aprofitament de recursos, a causa del baix grau d'intercanvi d'informació. Això no obstant, comparteixen el gran esforç i l'aposta dels agents impli-

### Les comarques gironines són un mosaic variat d'iniciatives

cats, l'escassa rendibilitat i fins i tot el dèficit del servei prestat, i destaca el paper social i integrador que tenen.

La coordinació de la demanda i les rutes, l'optimització del servei i la creació d'un marc normatiu que reguli el transport, que ara no existeix, per part del govern de la Generalitat són les principals estratègies per aconseguir un transport més sostenible. ■

## MÉS DADES

### Els operadors de les comarques gironines

Altem, Mifas, Creu Roja, Gerunda, Elsa, CC Pla de l'Estany, Baix Empordà i Ripollès, Teisa, Hispano, Sarfa, Roca, ajuntaments, taxis, Patronat Sellas, Fundació Noguera i Fadir són operadors.

### Pobles molt petits i molta dispersió de la població

La majoria dels pobles tenen menys de 2.000 habitants i estan dispersos. Hi ha molta dependència del vehicle privat i necessitat de desplaçar-se a poblacions grans, on hi ha els serveis.

### El contrast entre la muntanya i la costa

El Ripollès i la Cerdanya presenten les dificultats de desplaçament per a les persones en situació de dependència. Al Baix Empordà i a la Selva hi ha molt de contrast entre l'interior i la costa.



Miquel Noguer és el president del consorci ■ J.C.

### Molta més coordinació de tot el transport

L'estudi aposta per la creació d'un actor supracomarcals o nacional per coordinar la demanda i les rutes, i optimitzar el servei. Diu també que la Generalitat ha de crear un marc normatiu del sector.

### Una direcció del consorci representativa

L'alcalde de Banyoles, Miquel Noguer, presideix el consorci i els vicepresidents són el d'Olot, Lluís Sacrest, i el regidor de Vic, Joan López. Amb 16 representants del sector públic, fan el consell directiu.