

Mobilitat reduïda i desplaçaments



“Utilitzo sobretot el canell dret per conduir però, en sobrecarregar-se per assumir tota la força per a aquesta activitat i també per a d’altres, em veig obligada a espaiar les pràctiques de conduir. Confio a no haver de repetir el procés d’obtenció del certificat mèdic”

Júlia Capellà



 Norma Grau

L’adaptació del vehicle per a persones de mobilitat reduïda pot tenir un cost addicional d’entre 300 i 4.000 euros.

La realitat de les persones amb dificultats motores a l’espai públic

Malgrat que l’Administració va introduint a l’espai públic cada cop més millores per a les persones de mobilitat reduïda (PMR), tant si es desplacen amb bastó, croses o cadira de rodes com si ho fan amb vehicle propi o transport públic (calçades i voreres més amples i ben pavimentades, durada més llarga dels semàfors per a vianants, rampes, ascensors accessibles, places d’aparcament de com a mínim 3,5 metres, xarxa de transports adaptats, etc.), les necessitats d’aquest col·lectiu encara no estan del tot cobertes. No només cal continuar treballant des de diferents àmbits sinó que també convé conscienciar la ciutadania de la singularitat d’aquest col·lectiu, un grup de persones entre les quals n’hi ha que tenen vehicle propi per als seus desplaçaments. Són vehicles adaptats a persones amb dificultats motores que se situen en un entorn que, inicialment, ha estat concebut per a gent amb mobilitat plena.

Per reflectir la realitat dels que veuen limitada la seva mobilitat i miren de desplaçar-se pel seu propi compte, el Servei Català de Trànsit (SCT) ha contactat amb Júlia Capellà, una jove amb la part esquerra del cos paràlitzat arran d’un accident de trànsit; Ferran Balat i Martí Garcia, respectivament professor i director de l’autoescola Montecarlo de Badalona, un centre que ofereix el servei a PMR; i Xavier Sanchís, delegat comercial de Rehatrans, una empresa que es dedica a adaptar vehicles.

Quines són les principals dificultats amb què es troba una PMR a l’hora de desplaçar-se?

Júlia Capellà (JC): La principal dificultat amb què et trobes és la velocitat a la qual succeeix la vida diària, sobretot en ciutats com Barcelona. Un clar exemple d’això són el metro i l’autobús.

Si viatges amb transport públic pots tenir més dificultats perquè vas a una velocitat més reduïda que la resta. A més, depenent del tipus de conducció que faci el conductor, només que sigui un xic brusca, ho passes francament malament si, pel tipus de discapacitat, no comptes amb l’equilibri suficient.

Un dia, quan tornava de l’Institut Guttmann amb autobús, vaig veure un noi amb tetraplegia que agafava el mateix transport que jo. En el meu cas, ja sé que l’autobús té una arrencada ràpida però aquell noi semblava desconèixer-ho i no va tenir temps d’aparcar la cadira de rodes en el petit espai que li

era atorgat. Veient-ho, vaig haver d’avisar al conductor que moderés la velocitat, ja que no hi havia manera de fixar la cadira. Davant d’això, vaig preguntar-me en quin moment la societat pensarà en la diversitat de la seva ciutadania. Per aquestes circumstàncies, i moltes d’altres, en aquests moments m’estic traient el permís de conduir adaptat.

Ferran Balat (FB) i Martí Garcia (MG): Les principals dificultats que afronten les persones amb mobilitat reduïda són les diferents barreres arquitectòniques que es troben a l’hora de creuar d’una vorera a l’altra, entrar en edificis urbans i utilitzar ascensors amb cabines de dimensions reduïdes. També quan accedeixen a vehicles de transport públic que no sempre estan condicionats per a les seves necessitats. A més, tampoc gaudeixen de massa recintes esportius adequats.

Xavier Sanchís (XS): Principalment la manca d’ajuts per a l’adquisició d’un vehicle adaptat que els permeti tenir una independència total.

D'altra banda, un altre problema amb què es troben les persones de mobilitat reduïda és la manca d'unitats adaptades en el servei públic.

Quin cost econòmic té treure's el permís i adaptar el vehicle? Els ajuts són suficients?

JC: No tinc cap ganes de calcular quant porto gastat ja en l'obtenció del carnet. Al principi, vaig perdre un dels ajuts econòmics que hi havia per a persones discapacitades perquè em va ser impossible de treure'm el permís de conduir dins del termini que establien. L'únic que vaig aconseguir sotmetent-me a l'examen amb tanta pressió va ser suspendre. Al final he fet l'examen teòric quatre cops. A més, porto més de 35 pràctiques perquè, arran de l'accident que vaig patir el 2007, vaig perdre mobilitat a la part esquerra del cos. Això implica que utilitzo sobretot el canell dret per conduir però, en sobrecarregar-se per assumir tota la força per a aquesta activitat i també per a d'altres, em veig obligada a espaiar les pràctiques de conduir. Confio a no haver de repetir el procés d'obtenció del certificat mèdic, sinó seria un cost econòmic extra.

Quant als ajuts, tenint una discapacitat d'almenys el 33%, tinc beneficis fiscals en relació amb l'IRPF, l'impost de circulació, l'impost de successions, el trasllat en transport públic i els equipaments esportius municipals. Actualment, m'acullo a l'ajut d'una persona amb un 50% de discapacitat. El problema, però, és que em van abaixar la qualificació del 68 al 50%, amb la consegüent reducció de beneficis que això va comportar. Abans en disposava de més.

FB i MG: El cost econòmic és relatiu, ja que, com en el cas de les persones amb mobilitat plena, tot dependrà de les aptituds que posseeixi l'aspirant en l'assimilació dels coneixements necessaris. A més, també hi hem de sumar les despeses de desplaçament de l'interessat per acudir al municipi més proper on existeixi una autoescola que imparteixi aquest servei especial. Això fa que s'hagi de disposar d'uns 1.500 euros aproximadament per cobrir totes les despeses.

Les autoescoles que disposen de vehicles adaptats a les necessitats de les persones amb alguna discapacitat generalment no els apliquen cap increment en la tarifa. Tot plegat, malgrat ser deficitari el seu manteniment i no rebre cap ajuda per part de l'Administració.

En resum, doncs, el cost econòmic de treure's el permís de conduir és pràcticament el mateix. El que sí varia molt és l'adaptació del vehicle, que pot tenir un cost addicional d'entre 300 i 4.000 euros. Abans semblava

que hi havia més ajuts però, actualment, gairebé cap.

Quant als ajuts, són insuficients. Les prestacions resulten pecuniàriament deficitàries, atès que no abracen tot el cost que suposa l'ensenyament per a la preparació i obtenció del permís, així com la instal·lació dels instruments i mecanismes necessaris per suplir la mobilitat reduïda.

XS: El cost del permís de conduir va directament en funció de cada persona i la seva discapacitat. Quant al cost d'una adaptació, hi ha moltes variacions depenent del tipus de solució que aportí. Una de senzilla pot costar des de dos mil euros. Els ajuts no són suficients.

Quines millores hi ha hagut en els darrers anys?

JC: Crec que encara no estan prou cobertes les nostres necessitats però em manquen informació i coneixements per poder opinar sobre les millores d'una forma ben contrastada.

FB i MG: Per la nostra experiència, oferint el servei a persones de mobilitat reduïda durant més de 30 anys, hi ha hagut pocs canvis tant en l'àmbit social com per part de l'administració pública. Només s'han assolit petits avenços gràcies sobretot a les entitats d'àmbit privat i particular així com a les associacions formades per persones discapacitades. A les grans ciutats, potser és on s'aprecia més la transformació de la societat, atès que ha millorat la integració de les persones de mobilitat reduïda havent-hi empreses que els ofereixen treball, formació per desenvolupar les seves activitats i fins i tot la possibilitat de fer esports, incloent-hi la competició en unes olimpíades.

XS: En el camp tecnològic, hi ha hagut moltes millores. S'han perfeccionat els processos de producció, sobretot en l'àmbit del transport. Des del departament d'I+D+I de la nostra empresa, Rehatrans, treballem constantment per millorar les nostres adaptacions dels vehicles.

No obstant això, encara calen millores en l'àmbit social, administratiu i legal. És necessari que hi hagi un canvi de mentalitat per aconseguir que les persones de mobilitat reduïda tinguin una independència total i puguin desplaçar-se com qualsevol persona. Convé que aconseguixin ajuts econòmics per poder cobrir les seves necessitats pel que fa al transport privat. I, d'altra banda, quant al transport públic, s'ha d'aconseguir que, tal com estableix el Reial Decret 1544/07, el 5% de les llicències de taxi de l'Estat espanyol siguin per a taxis ja accessibles.



“Les prestacions resulten pecuniàriament deficitàries, atès que no abracen tot el cost que suposa l'ensenyament per a la preparació i obtenció del permís, així com la instal·lació dels instruments i mecanismes necessaris per suplir la mobilitat reduïda”

Martí Garcia i Ferran Balat



“Quant al cost d'una adaptació de vehicle, hi ha moltes variacions depenent del tipus de solució que aportí. Una de senzilla pot costar des de dos mil euros”

Xavier Sanchís