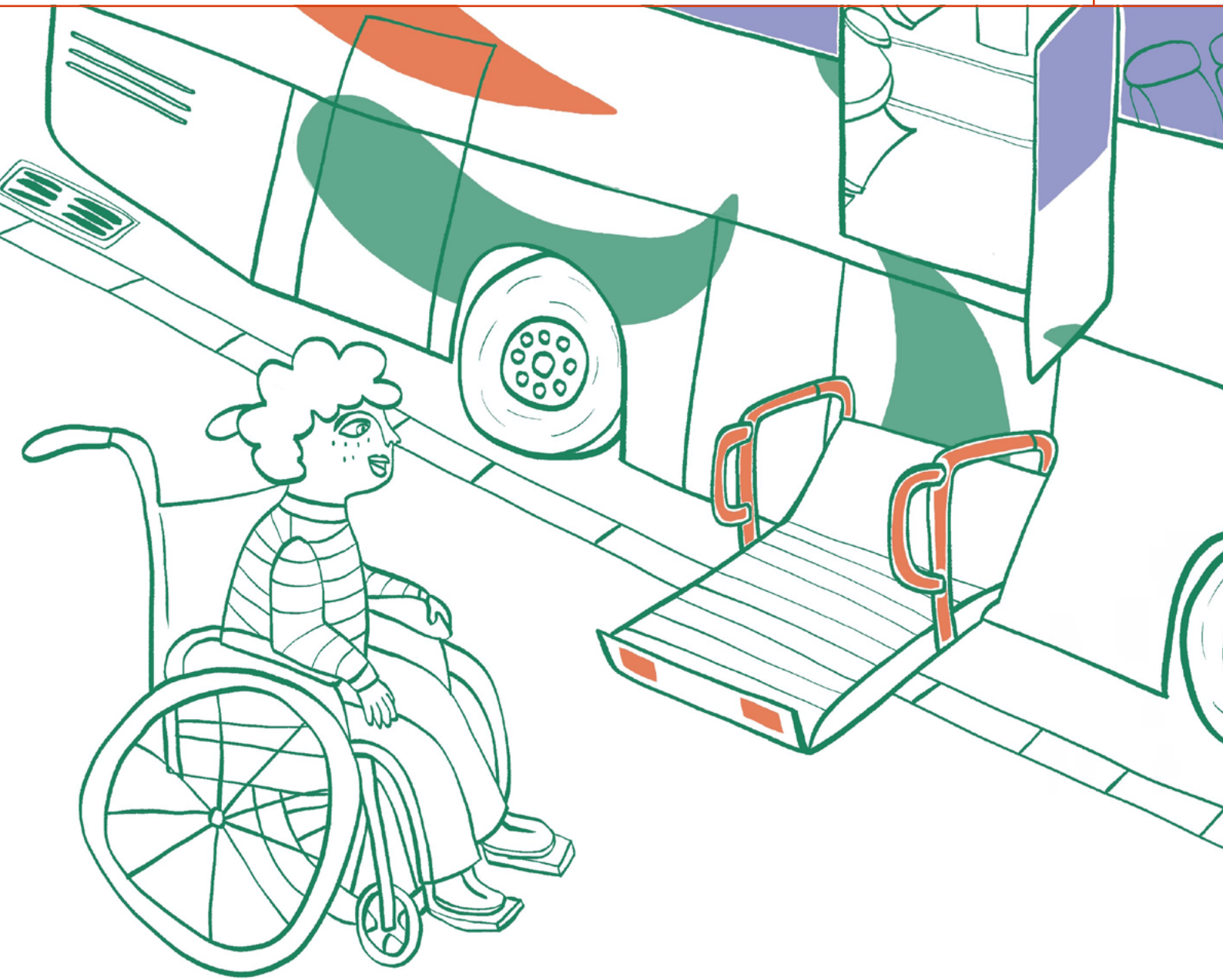


Estudi d'accessibilitat a l'autobús interurbà de Catalunya

2025





Edita:

ECOM

Gran Via de les Corts Catalanes, 562, principal 2a.

08011 Barcelona

Telèfon: 93 451 55 50

ecom@ecom.cat

www.ecom.cat

Text: ECOM

Il·lustracions: Carol Bernabeu

Disseny i maquetació: Carmen Guiral

Podeu descarregar aquest document en PDF al nostre web:

» ***www.ecom.cat***



Aquest logotip identifica els materials de Lectura Fàcil que segueixen les directrius internacionals de l'IFLA (International Federation of Library Associations and Institutions) i d'Inclusion Europe quant al llenguatge, el contingut i la forma, amb l'objectiu de facilitar-ne la comprensió. L'atorga l'Associació Lectura Fàcil (www.lecturafacil.net)



Aquesta publicació està subjecta a llicències Creative Commons Reconeixement-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Per a veure una còpia d'aquesta llicència, visiteu:

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES

Índex

Introducció / 5

1. Metodologia / 6

2. Marc conceptual i normatiu / 8

II. Marc normatiu de referència / 9

3. Context d'aplicació / 11

4. Col·lectiu destinatari / 12

5. Anàlisi i resultats / 13

5.1 Patrons de mobilitat per província / 14

5.2. Barreres percebudes de l'autobús interurbà / 18

5.2.1. Protocol a demanda / 19

5.2.2. Manteniment de l'accessibilitat / 21

5.2.3. Atenció a la diversitat i seguretat dins del vehicle / 25

6. Conclusions / 29

7. Propostes i recomanacions / 31

Bibliografia / 34

Annex / 36

Fitxa tècnica de l'enquesta / 36

Fitxa tècnica de les bitàcoles / 37

Fitxa tècnica de les entrevistes / 38

Aplicacions pràctiques / 39

Mapeig dels operadors per província / 39

Introducció

L'accessibilitat és un dret humà reconegut en lleis i normatives catalanes i estatals, convencions internacionals (ONU), així com per l'Estat d'Autonomia de Catalunya i la Constitució espanyola. Així mateix, la discapacitat està inclosa a l'Agenda 2030 i es menciona específicament als Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) número 4, 8, 10, 11 i 17.

El dret a la mobilitat és un dret que en permet l'accés d'altres com el dret al treball, a l'educació o a l'oci. L'article 9 de la Convenció de Drets de les Persones amb Discapacitat consagra clarament l'accessibilitat com a condició prèvia per tal que les persones amb discapacitat puguin viure de forma independent i participar plenament i amb igualtat en la societat i en l'exercici dels seus drets i llibertats fonamentals.

Segons dades del Radar ECOM (2024), per segon any consecutiu el dret a la mobilitat és el més vulnerat a Catalunya, on la principal discriminació és l'accés al transport 57 % i l'actitud discriminatòria del personal conductor obté un significatiu 8 %. Segons l'OMS (2023) un 16 % de la població mundial té alguna discapacitat reconeguda i a més a més l'ONU (2024) ens indica una tendència a l'envelliment de la població pel que cobra major importància impulsar una mobilitat sostenible, accessible i inclusiva.

A causa d'aquesta problemàtica i la manca de dades reals sobre l'accessibilitat del transport públic a Territori se'n deriva aquest estudi que té com a punt d'inici una enquesta telemàtica feta des d'ECOM a les quatre províncies de Catalunya durant la Setmana de la Mobilitat Europea del 2023.

El següent estudi és fruit de l'anàlisi de les dades de l'esmentada enquesta i altres instruments de recol·lecció de dades, on l'objectiu era conèixer la problemàtica territorial respecte al funcionament del bus interurbà i detectar situacions que vulneren l'autonomia i la inclusió social de tota la població i específicament de les persones amb discapacitat, així com els punts claus on actuar per garantir una mobilitat per tothom.

1. Metodologia

La metodologia que treballem reflecteix els nostres valors i posicionament com a entitat. El procés d'extracció de dades destaca pel seu caràcter col·laboratiu amb persones i entitats que participen en els grups de treball de mobilitat que ECOM facilita des del 2022 amb entitats delegades a cada província: ASPID (Lleida), MIFAS (Girona), ASSIDE (Tarragona) i ADFO (Barcelona).

L'objectiu principal d'aquest estudi és analitzar la percepció de l'accessibilitat de l'autobús interurbà a Catalunya.

Els objectius específics de l'estudi són:

1. Recollir dades sobre l'accessibilitat del transport en bus interurbà.
2. Identificar les principals barreres en primera persona.
3. Referir els principals operadors al territori.
4. Anàlisi documental i normatiu (amb relació a l'aprovació del Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya).

L'estudi s'ha desenvolupat entre els anys 2023 i 2025 amb tècniques quantitatives i qualitatives per captar una visió àmplia de la percepció de l'accessibilitat. Les dades s'han obtingut mitjançant una enquesta telemàtica, bitàcoles de viatge i entrevistes semiestructurades, analitzades amb estadística descriptiva i codificació temàtica.

La planificació del treball de camp s'ha estructurat en tres fases consecutives:

- » 2023: Cocreació de l'enquesta amb els grups de treball territorials d'ECOM a les quatre províncies i difusió com a iniciativa de la Setmana Europea de la Mobilitat. L'enquesta va estar oberta de setembre a desembre.
- » 2024: recollida de vuit bitàcoles de viatge en primera persona, dues per província.
- » 2025: realització de quatre entrevistes semiestructurades, una per província.

L'enquesta s'ha adreçat a persones amb discapacitat i a persones del seu entorn de cures majors d'edat de tot Catalunya, amb l'objectiu de recollir vivències directes i observacions de l'entorn proper sobre les barreres d'accés al bus interurbà.

Aquest informe es basa en aquesta mostra representativa de 369 persones de 18 anys o més residents en Catalunya, de les quals 327 són persones amb discapacitat i persones de l'entorn de cures. El marge d'error de les estimacions és inferior al 5% amb un nivell de confiança del 95 % (fitxa tècnica a l'annex).

Les bitàcoles han sigut elaborades per persones usuàries de cadira de rodes i documenten vuit trajectes en primera persona. A cada província es van fer dos viatges de línia regular interurbana: un amb protocol de demanda (amb reserva prèvia obligatòria per persones usuàries de cadira de rodes, ja que cal treure seients per accedir-hi) i un in situ (sense reserva perquè el bus està permanentment adaptat).

A partir de les dades recollides s'han identificat tres ítems clau que generen inaccessibilitat: la discriminació que suposa el protocol a demanda en línies regulars, la manca de manteniment dels elements relacionats amb l'accessibilitat, i la seguretat dins del vehicle que guarda una gran relació amb l'atenció a la diversitat especialment en el cas dels busos de pis alt, on juga un paper clau perquè les cadires han d'estar degudament ancorades.

Partint d'aquest ítems s'han dissenyat i realitzat quatre entrevistes semiestructurades a persones usuàries de diferents elements de suport. A la província de Barcelona es va entrevistar una dona de cadira de rodes manual que es desplaça amb un dispositiu handbike (batec). A Girona, un home amb mobilitat reduïda que utilitza crosses. A Lleida, la veu recollida correspon a un home usuari de cadira de rodes elèctrica. I a la província de Tarragona es va entrevistar una dona usuària de cadira de rodes manual.

En paral·lel, s'ha analitzat el Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el nou Codi d'accessibilitat de Catalunya per incorporar les noves regulacions a l'estudi i a través dels grups de treball i amb informació facilitada per la Generalitat de Catalunya s'ha elaborat un mapeig dels operadors que gestionen les línies de bus interurbà al territori (disponible a l'[Annex](#)).

2. Marc conceptual i normatiu

Històricament, les decisions sobre transport s'han basat en els desplaçaments laborals i radials que responen a una mobilitat lineal i individual. S'han centrat en els volums de trànsit sense incorporar una dimensió social i col·lectiva i sense analitzar prèviament quines són les demandes o necessitats de mobilitat quotidiana a territori dels diferents col·lectius.

Les dades ens diuen que les dones es desplacen més en transport públic que els homes (Col·lectiu Punt6, 2023) però no són les úniques que fan un ús massiu del transport públic. Anna Zivarts (2024) assenyala que hi ha persones per les que conduir no és una opció, majoritàriament persones amb discapacitat i gent gran que veuen limitada la seva autonomia per manca d'un transport connectat, assequible i accessible. Segons les diferents autores i alineades amb les directrius de mobilitat europees enfocades a la descarbonització, aquesta mobilitat basada en el vehicle privat té costos per la salut, el medi ambient i la qualitat de vida de tothom pel que cal repensar la mobilitat en termes de sostenibilitat i inclusió (O. Davis, 2023).

L'objectiu de la inclusió va lligat a garantir l'accessibilitat universal als serveis de transport i als processos de comunicació, assegurant l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no- discriminació tal com queda reflectit a les Noves Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya.

II. Marc normatiu de referència

Àmbit català:

- » Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya, que desplega la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat.
- » Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya que estableix i jerarquitzava els diferents instruments de planificació de la mobilitat: Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), Plans Directors de Mobilitat (PDM) i Plans Municipals de Mobilitat Urbana Sostenible (PMMUS).

Àmbit estatal:

- » Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible.
- » Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.
- » Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei general de dret de les persones amb discapacitat i la seva inclusió social.
- » Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i utilització dels modes de transport per les persones amb discapacitat.

Àmbit internacional:

- » Convenció de l'ONU sobre els drets de les persones amb discapacitat. Aprovada el 13 de desembre de 2006 i ratificada per l'estat espanyol el 2008, passant a ser part de l'ordenament jurídic estatal.
- » L'Acta Europea d'accessibilitat Universal. Aprovada al 2019.
- » Agenda 2030 i Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) on les persones amb discapacitat apareixen de manera implícita i també baix la nomenclatura de «persones vulnerables» Aprovada per l'ONU al 2015.

L'entrada en vigor del decret 209/2023 constitueix un pas endavant en el dret a l'accessibilitat, però és necessari fer un seguiment exhaustiu de la seva aplicació. A l'autobús interurbà es regulen diferents elements que veiem a continuació:

Les parades que s'han d'identificar amb una marquesina o un pal de parada i han d'estar connectades amb itineraris de vianants accessibles o practicables. A més, l'accés al vehicle s'ha de fer des de la vorera o una plataforma d'embarcament complementària a la vorera que ha de permetre l'apropament del material mòbil a la parada i l'embarcament posterior.

El material mòbil al transport urbà e interurbà aplica soles a vehicles de transport regular amb capacitat superior a 9 places (inclosa conductor). El de nova adquisició ha de ser accessible passada la disposició transitòria d'un any i el material existent s'ha d'adequar de manera progressiva segons Pla d'implantació d'accessibilitat.

El que tenen una capacitat fins a 60 passatgers/es han de tindre un espai reservat per persones usuàries de cadira de rodes i els de capacitat de més de 60 passatgers/es dos. A més de dos a quatre seients reservats PMR a prop de la porta amb agafadors i color o disseny diferent.

Es diferencien dos tipus de bus (independentment de la seva classe certificada) els de pis baix i l'autobús amb graons. Els primers ha de tindre una rampa amb pendent màxima del 12 % (amb el *kneeling* activat), validadores a una alçada entre 70 i 120cm i senyalització en Braille.

Els segons han de disposar de plataforma elevadora vertical o inclinada i graons amb alçada limitada, no lliscants, senyalitzats i amb passamans.

S'especifica que a «curt termini» s'ha de garantir en interurbà que el 25 % del servei sigui accessible amb servei fix i anunciat i el 25 % del servei sigui accessible sense horari fixe amb sol·licituds de 24 hores o menys.

A més a més com a servei públic, el personal ha de tindre coneixements d'atenció a la diversitat. Aquesta exigència queda reforçada per la nova Llei 9/2025 de Mobilitat Sostenible on s'especifica que el personal de transport haurà de rebre formació específica en atenció a persones amb discapacitat, per a garantir un tracte adequat i eficaç.

En paraules del Institut Metropolí «el marc normatiu i de planificació en l'àmbit de la discapacitat és extens, tot i això aquestes persones segueixen patint desigualtats socials i discriminació en l'accés» (I.M i l'ATM, 2020).

3. Context d'aplicació

L'autobús interurbà és clau en l'equitat territorial perquè estructura i connecta el territori i permet l'accés a drets i serveis bàsics.

Segons l'Institut Metròpoli (2023) hi ha una correlació directa entre la dependència del vehicle privat i la manca d'accessibilitat al transport públic especialment a les zones de baixa densitat. A la província de Barcelona hi ha un 4% de les àrees rurals que no disposa de transport públic, dades que ens manquen a la resta de províncies. L'autocontenció municipal i comarcal decreix a mesura que la ruralitat augmenta, el que es tradueix en el fet que cal resoldre moltes necessitats diàries fora del municipi de residència. A les àrees metropolitanes la cobertura de transport és més densa i freqüent cosa que permet una millor intermodalitat o opcions de transport. En canvi, a les àrees de baixa densitat, hi ha menys serveis i la mobilitat personal és inferior, com a Terres de l'Ebre.

L'Observatori de la Mobilitat de Catalunya (2024) assenyala que en municipis petits o perifèrics, la informació sobre els serveis interurbans és fragmentada i poc accessible, i la coordinació entre operadors és limitada. Això suposa una pèrdua d'autonomia per a determinats perfils socials com la gent gran i les persones amb discapacitat. A més l'estudi (I.M,2023) conclou que la tarifació del transport públic no s'adapta a l'ús que en fa d'ell la població rural i no hi ha una tarifació social específica per persones amb discapacitat.

La manca d'equitat territorial afecta a la disponibilitat i l'accessibilitat de l'autobús interurbà. Cal recordar que aquest estudi es basa en l'autobús interurbà regular i no en el «transport a demanda» que tota la població, no sols les persones usuàries de cadira de rodes, han de sol·licitar amb antelació.

4. Col·lectiu destinatari

Segons dades d'IDESCAT (2024), 720.266 persones tenen alguna discapacitat reconeguda legalment a Catalunya. Aquestes representen el 9 % de la població de 16 i més anys residents. Per tipologia el 53 % són persones amb discapacitat física i orgànica, el col·lectiu al que ECOM representa.

El col·lectiu destinatari de l'estudi són les persones amb discapacitat, física, orgànica, sensorial, intel·lectual o de salut mental i el seu entorn de cures que els acompanyen en el seu dia a dia i en aquests desplaçaments (habitualment dones).

Un col·lectiu que es caracteritza per una gran heterogeneïtat, tant pel que fa a la seva composició per sexe i edat, com per la tipologia i el grau de la discapacitat.

Un col·lectiu divers del què ens manca un millor coneixement de com es mou (I.M i l'ATM, 2020) ja que sovint assumim que la seva mobilitat es fa en transport privat, però «destaca el volum més gran de persones amb discapacitat que no usen mai o quasi mai el transport privat, en comparació a les persones sense discapacitat (54,2 %, front 39,7 %)» (I.M i ATM, pag. 67). Dades que contrasten en la seva immobilitat que és un 3,5 % major a les zones de baixa densitat augmenten la seva quota modal de desplaçaments en vehicle privat i per tant la seva dependència (I.E, 2023). Cal mencionar també a les persones grans, que tot i que no acrediten la seva discapacitat (per tant no formen part de l'estudi) hi ha una estreta relació entre ambdós col·lectius.

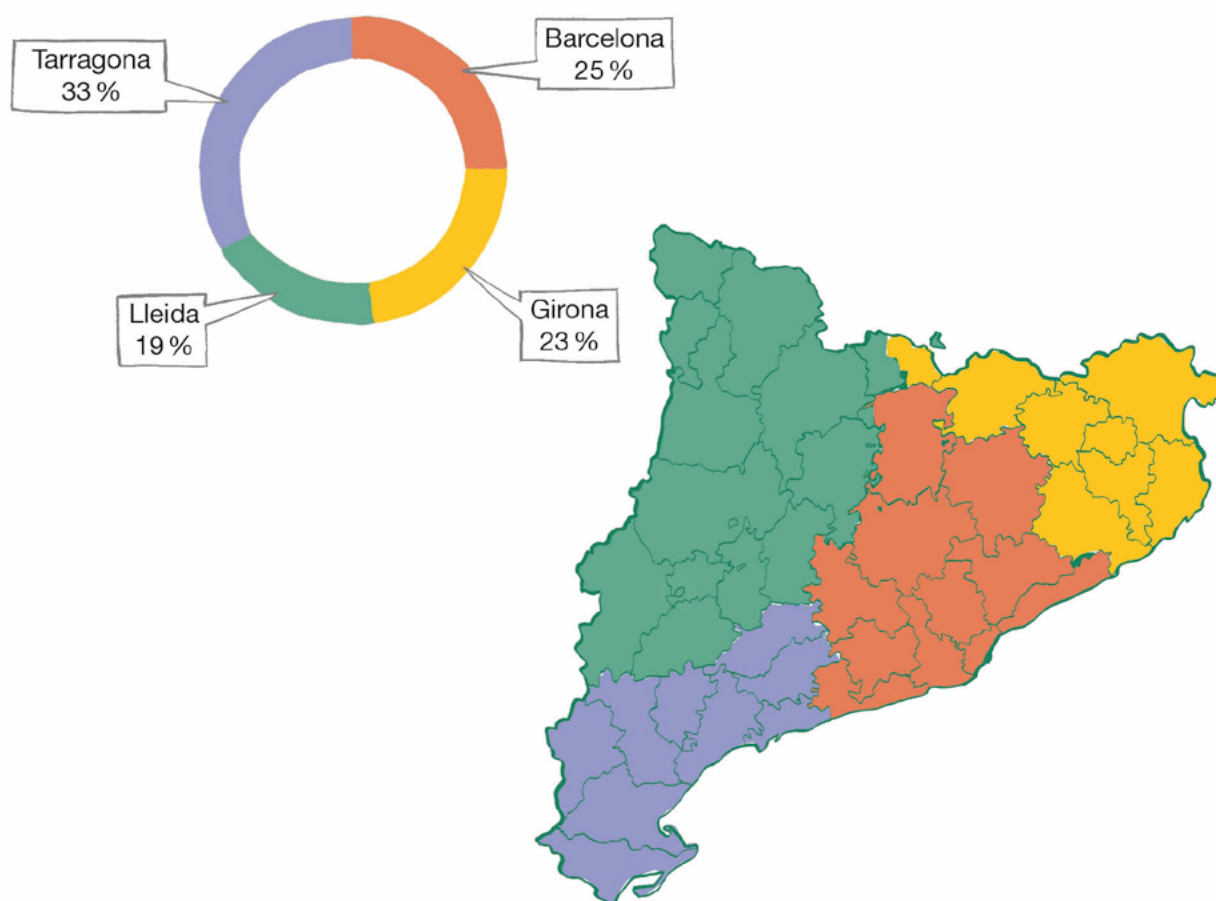
La població beneficiària indirecta del projecte és tota la ciutadania donat que tothom es beneficia d'un transport públic viable, segur i accessible. Especialment les famílies amb cotxets d'infants, gent gran, professionals tant del servei públic com privat relacionats amb l'urbanisme i la mobilitat, entitats del Tercer Sector, i persones que segueixen el treball d'ECOM.

La millora de l'accessibilitat genera un benefici transversal, que afavoreix al total de la població i facilita la implementació de serveis i polítiques públiques més eficients, fonamentades drets humans, la sostenibilitat ambiental i la inclusió social.

5. Anàlisi i resultats

A l'enquesta van participar 256 persones amb discapacitat (77%) i 71 persones del seu entorn de cures (33%). Territorialment, un 33 % de les respostes de l'enquesta provenen de la província de Tarragona, un 25 % de Barcelona, un 23 % de Lleida i un 19 % de Girona.

Província de residència

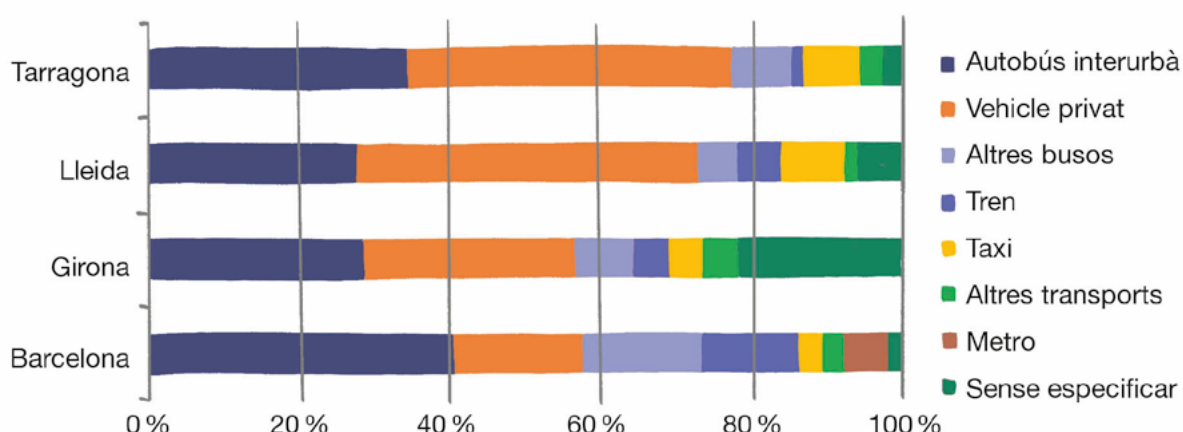


Quant a gènere, un 57 % de la mostra són dones, un 42 % homes i un 1 % persones no binàries.

5.1 Patrons de mobilitat per província

L'autobús interurbà concentra el 41 % dels desplaçaments de les persones amb discapacitat a la província de Barcelona, el 35 % a Tarragona, i el 28 % a Girona i Lleida. El vehicle privat té un pes elevat a totes les províncies exceptuant les primeres corones de l'AMB de Barcelona.

Patrons de mobilitat per província



La província de Barcelona presenta una mobilitat diversificada, amb un pes rellevant del transport públic. A l'autobús interurbà (que concentra el 41 % dels desplaçaments) i el vehicle privat (17 %), s'hi sumen el metro (6 %), exclusiu de l'àrea metropolitana, la xarxa de busos i el tren (13 %). Aquesta distribució varia notablement segons corones metropolitanes i la tarifació integrada, on el 24,6 % de les persones amb discapacitat del Sistema Tarifari Integrat (STI) no disposen de cap vehicle a la llar (I.M i l'ATM, 2020).

Fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona les opcions d'accessibilitat i assequibilitat es redueixen. A més, moltes persones amb discapacitat assenyalen que la manca de seguretat durant el trajecte i la necessitat de demanar l'autobús amb antelació limiten el seu ús. Una persona entrevistada, resident a aquesta província i usuària de cadira de rodes manual, explica:

[Quan no hi ha bus] vaig directament amb la furgoneta. Ja m'ho munto jo. Però penso en la gent que no s'ho pot muntar. Jo perquè tinc la sort de tenir un vehicle adaptat, però no és el més habitual.

A més, per a aquesta persona, l'autobús és l'únic enllaç amb la xarxa ferroviària, fet que accentua la dependència del servei:

Jo visc a Sant Pere de Vilamajor, que és un poble on no hi arriba el tren. El tren arriba fins a Llinars del Vallès, i la única manera d'anar de Llinars al meu poble, que són 10 minuts, és amb autobús. [...] He anat a l'Ajuntament de Llinars, perquè hauria de tenir un taxi adaptat al menys. No tenen ni taxi adaptat. Si no pujo en bus, no tinc cap altra opció de transport públic, o pagant, amb el que pugui pujar.

Aquest testimoni mostra que el bus interurbà és imprescindible com a connexió amb altres xarxes de mobilitat i que la manca d'accessibilitat obliga a recórrer al vehicle privat o al taxi, amb el cost i la dependència que això comporta.

A la província de Girona, la mobilitat es reparteix entre el vehicle privat (28 %) i l'autobús interurbà (28 %), la presència d'altres busos (8 %) i del tren (5 %) que és reduïda. Una persona amb mobilitat reduïda i usuària de crosses relata que les dècades de baixa inversió en transport públic ha consolidat l'ús del vehicle privat com a única opció fiable en molts municipis de la província de Girona:

La gent es busca la vida amb transport privat. Hi ha una mica de desconfiança amb el transport públic. Aquí a les comarques gironines, durant molts anys hi ha hagut moltes dificultats amb el transport públic, per anar d'un poble a un altre. Hi havia simbòlicament un o dos autobusos al dia. I clar, es compleix allò de: més servei, més demanda. Quan no hi ha servei, no hi ha demanda.

Així mateix, la baixa freqüència dels autobusos limita la participació cultural i social:

Hi ha un problema molt greu: a les 20:10 del vespre és la última expedició de Girona a Sant Gregori. I clar, això és molt difícil perquè no pots anar a cap acte cultural a Girona. Jo, per exemple, soc una persona que m'agrada assistir a conferències, xerrades, cinema, teatre... I llavors em veig obligat, si tinc molt interès, a anar-hi amb cotxe personal.

Lleida és la província amb més dependència del vehicle privat (45 %), seguida de l'autobús interurbà (28 %). La ruralitat i la dispersió poblacional expliquen aquesta situació, ja que el bus interurbà és sovint l'únic transport disponible. Com explica una persona usuària de cadira de rodes elèctrica a l'entrevista:

Quan vaig a Lleida, ja ni penso en el bus. Agafo directament un taxi. Em surt molt més car, però sé que pujaré i baixaré a l'hora que necessito, sense haver d'esperar hores. La diferència és clara: no és el mateix pagar tres euros que haver de pagar prop de cent.

La mateixa persona relata que la baixa freqüència del servei condiciona la seva decisió. Tot i poder escollir l'hora de pujar del seu lloc de residència a Lleida, es veu obligada a esperar moltes hores per poder tornar, ja que només pot fer-ho amb el mateix autobús en què ha viatjat prèviament el mateix dia. La empresa operadora evita retirar els seients d'altres vehicles, fet que limita greument la seva autonomia i la força a adaptar-se a horaris imposats.

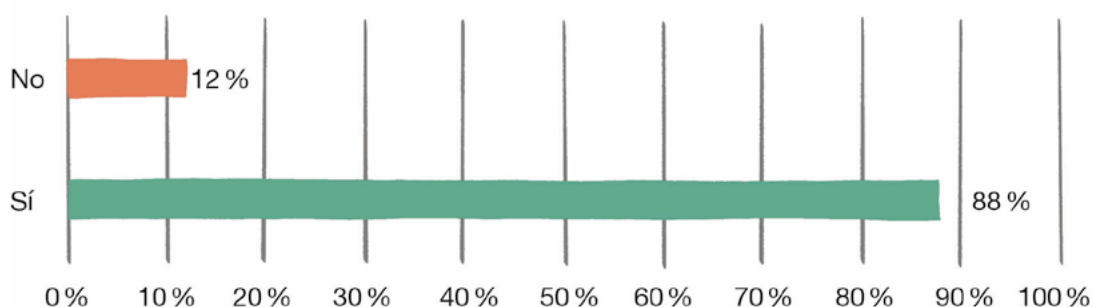
A la província de Tarragona, el vehicle privat és majoritari (43 %), seguit de l'autobús interurbà (35 %). Les altres opcions són residuals: altres busos (8 %), taxi (8 %) i tren (1 %). A més, la baixa freqüència de l'autobús és especialment greu: un 14 % de les persones usuàries només disposen d'un servei diari, i fins a un 29 % es troben en aquesta situació en zones rurals. La manca d'infraestructures ferroviàries i de taxis adaptats fa que el bus interurbà sigui l'única alternativa pública real a Tarragona. Com una persona usuària de cadira de rodes manual explica a l'entrevista:

Crec que gran part del problema que tenim a les Terres de l'Ebre en general és el transport. Però ja sa siguis qui siguis. I si tens discapacitat, més. Perquè no tens absolutament cap alternativa. El tren no és una alternativa.

Per tant, la dependència elevada del vehicle privat no pot interpretar-se com una preferència real, sinó com una conseqüència directa dels dèficits que presenta el transport públic interurbà. Per a moltes persones amb discapacitat, l'autobús és l'única alternativa disponible, especialment en territoris amb baixa cobertura ferroviària. En aquest context, l'ús del vehicle privat sorgeix com una solució forçada que no garanteix la mobilitat per tothom, i no pas com una elecció lliure o desitjada.

El 88% de les persones amb discapacitat enquestades manifesten que farien servir el bus interurbà si el servei fos més accessible i fiable.

Faries servir un transport públic viable, segur i accessible?



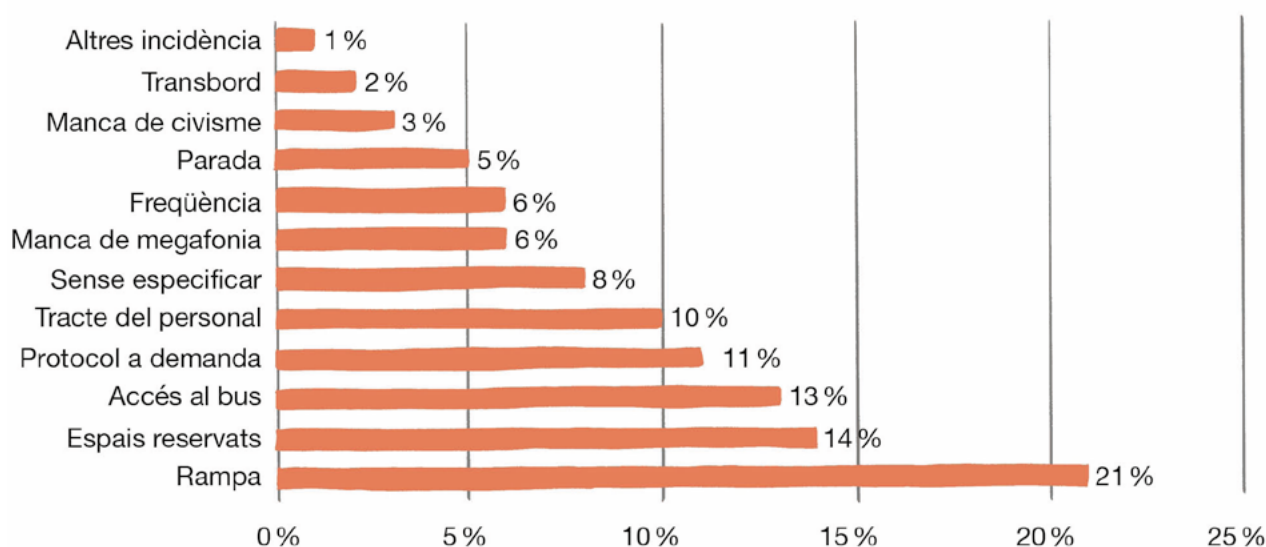
Aquest resultat evidencia que el bus interurbà té un potencial d'ús molt superior al que es registra actualment, i es veu confirmat per les dades qualitatives recollides a l'enquesta:

- M'agradaria fer servir el servei com qualsevol altre usuari.
- No puc conduir i per força haig d'anar en transport públic.
- El fet de demanar el bus amb antelació fa que no pugui improvisar mai.
- No disposar de transport accessible i segur m'obliga a dependre de vehicle privat i conductor, ja que per la meva patologia no puc conduir. Això em fa molt més dependent i em discrimina.
- Si es tingués un transport en condicions, ajudaria a molta gent que no disposa de vehicle propi i que s'ha de buscar la vida amb coneguts o taxi adaptat amb el que crea una dependència innecessària.

5.2. Barreres percebudes de l'autobús interurbà

Les barreres més freqüents que van ser identificades a l'enquesta s'agrupen en tres ítems: el protocol a demanda, el manteniment de l'accessibilitat i l'atenció a la diversitat i seguretat dins del vehicle.

Barreres de l'autobús interurbà



Les percepcions d'accessibilitat varien segons el perfil de la persona usuària. Les dones reporten més barreres en gairebé totes les categories, especialment en la manca d'espais reservats (74 % davant el 26 % dels homes), els obstacles per entrar al bus (70 % davant el 30 %) i la manca de civisme (71 % davant el 29 %). A més, les dones informen amb més freqüència de problemes de confiança en el servei (13 % davant l'1 % dels homes) i de malestar durant el trajecte (20 % davant el 16 %), reflectint una experiència més hostil que es veu accentuada pels seus patrons de mobilitat més complexos i per una menor capacitat de recórrer a alternatives privades.

Territorialment, Barcelona concentra la major part de les queixes en dificultats amb la rampa (45 %), obstacles d'accés (45 %) i manca de civisme (57 %), mentre que Tarragona sobresurt pel protocol a demanda (63 %).

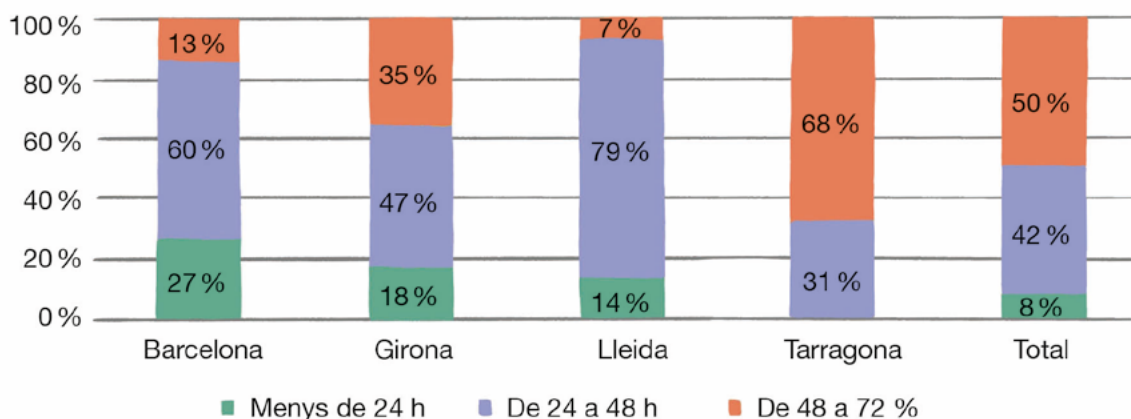
5.2.1. Protocol a demanda

El fet d'haver d'informar amb antelació a l'operador es considera un acte discriminatori cap a les persones usuàries de cadira de rodes especialment en els busos que ja son accessibles però en els que cal retirar fins a quatre seients per habilitar el lloc.

Tot i que el protocol a demanda havia estat concebut com una mesura provisional fins a l'adaptació completa de la flota, en la pràctica s'ha consolidat com una condició permanent en diversos serveis concessionats, generant una discriminació estructural, ja que la resta de passatgers poden accedir lliurement al servei sense cap tràmit previ.

A més, els terminis exigits per activar el protocol constitueixen un altre factor limitant. A escala catalana, el 49 % de les sol·licituds s'han de fer amb entre 48 i 72 hores d'antelació, mentre que només un 9 % es poden fer amb menys de 24 hores. A Tarragona la situació és especialment restrictiva: el 68 % de les persones usuàries han de notificar la seva intenció de viatge amb entre 48 i 72 hores d'antelació, i només l'1 % pot fer-ho amb menys de 24 hores.

Hores d'antelació per demanar un autobús adaptat



El protocol a demanda impedeix la planificació espontània i condiciona fortament la capacitat de resposta davant imprevistos, fet que vulnera el dret a una mobilitat accessible i equitativa. En paraules d'una persona usuària de cadira de rodes manual i resident a la província de Barcelona:

He de planificar molt més el meu dia. Em sembla una discriminació total. La gent no planifica el seu dia per agafar el transport públic. Hauria de ser accessible i que el poguessis agafar amb garanties, com qualsevol altra persona.

La complexitat del protocol es reflecteix també en la bitàcola de viatge amb reserva prèvia de la província de Girona. Una persona usuària de cadira de rodes amb batec va explicar que, després de trucar tres vegades per activar la reserva amb 24 hores d'antelació, el dia del viatge l'autobús va marxar sense ella i sense donar cap explicació. Finalment, li van assignar un vehicle escolar només per al seu trajecte, fet que li va generar incomoditat i inseguretat:



Em va sorprendre moltíssim que posessin un autobús sols per mi. La veritat és que no em va fer sentir gens bé. A més, el conductor no tenia ni idea d'ancorar cadires al bus. Els ancoratges estaven fatal i vaig haver de demanar al meu acompanyant que es posés al darrere durant tot el viatge per evitar que la cadira es tombés. [...] No em va quedar clar si és que no tenen més busos adaptats o és que simplement, per no haver-ne de prepara un altre (potser haver de treure els seients) van aprofitar aquest que estava lliure.

A la província de Lleida, la vulneració del dret a la mobilitat es fa especialment evident. La persona que va fer les bitàcoles a aquesta província, usuària de cadira de rodes, va intentar fer un viatge regular de manera ordinària, presentant-se a l'estació per agafar l'autobús com qualsevol altra persona. Tot i això, en contactar amb el responsable de la línia, li van comunicar que no era possible viatjar sense haver fet la reserva prèvia amb almenys 24 hores d'antelació:



Vaig voler exercir el meu dret de desplaçar-me d'un municipi a l'altre amb total normalitat, però em van dir que sense reserva prèvia no era possible. És una discriminació per a totes les persones amb mobilitat reduïda que volen fer ús del transport públic amb llibertat.

Els canals de comunicació disponibles per demanar un bus adaptat també presenten dificultats. El més habitual és la trucada telefònica, seguida per les aplicacions mòbils, però un 57 % de les persones enquestades declara desconèixer quin és el mecanisme que han de seguir per sol·licitar el servei accessible.

A la província de Tarragona, la persona entrevistada, usuària de cadira de rodes manual, relata que opta per fer la sol·licitud per correu electrònic per tal que en quedi constància escrita. El motiu és que, en diverses ocasions, quan demanava viatjar en un horari concret, l'empresa li responia que no era possible i li proposava alternatives. La situació va generar tensions fins que es va reconèixer el seu dret a viatjar en l'horari sol·licitat.

Una experiència similar es recull a la província de Lleida, on una persona usuària de cadira de rodes elèctrica explica que ha de trucar amb dos dies d'antelació per reservar el servei i que, en ocasions, fins i tot li han arribat a dir que viatgi un altre dia si no hi havia cap autobús accessible disponible. A més, denuncia que no se li ofereix cap alternativa:

Cada vegada que truco [per fer la reserva prèvia] ho dic: això no pot ser, no puc estar hores esperant a que arribi el bus adaptat. I em responen: «És el que hi ha, t'has de conformar».

5.2.2. Manteniment de l'accessibilitat

L'accessibilitat del transport interurbà no depèn només de disposar d'elements d'accessibilitat, sinó del seu correcte manteniment i funcionament. Les dades recollides mostren que moltes barreres tenen origen en la manca de revisions, el desconeixement o l'ús inadequat dels dispositius, fet que limita l'autonomia de les persones amb discapacitat i genera situacions d'inseguretat.

Accés a la parada

Un 5 % de les persones enquestades assenyalen obstacles físics a l'entorn de les parades, com voreres estretes, pendents pronunciats o espais insuficients per maniobrar. També es manifesta que no sempre poden parar on volen perquè eixa parada no està adaptada o no permet l'apropament del bus obligant-les a recórrer major distàncies.

Les bitàcoles descriuen situacions que afecten tant parades petites com grans estacions intermodals. A la província de Lleida, una persona usuària de cadira de rodes elèctrica explica que no pot accedir a l'andana superior i es veu obligada a circular per la zona de pas dels autobusos fins a sortir al carrer. Quan espera el bus a l'andana, ha de baixar un esglaó de quinze centímetres amb ajuda o bé fer tota la volta per entrar per la part inferior.

A la província de Barcelona, la persona entrevistada, usuària de cadira de rodes amb batec, assenyala que la vorera de la parada és sovint inclinada i massa estreta (sense plataforma d'embarcament), fet que obliga el bus a aturar-se gairebé a la carretera per desplegar la rampa sense topar amb la marquesina provocant un desnivell que no totes les persones poden sortir. A la província de Tarragona, la persona usuària de cadira de rodes manual comenta que les andanes dins de les estacions són massa estretes i que, si es desplega la rampa, es pot topar amb l'autobús del costat. En més d'una ocasió ha de baixar a l'aparcament o sortir per l'entrada de vehicles, fet que considera «una bogeria».

Accés al bus

L'entrada i sortida del vehicle és un dels punts més crítics per a l'accessibilitat. Un 21 % de les persones enquestades identifiquen el mal funcionament o l'ús incorrecte de la rampa com el principal problema. Les rampes s'utilitzen en autobusos baixos, amb el pis a l'alçada de la vorera, i permeten salvar el desnivell entre el carrer i el vehicle activant la seva basculació (*kneeling*). En canvi, els autobusos amb graons requereixen plataformes elevadores, mecanismes hidràulics o elèctrics que pugen i baixen la cadira de rodes. Quan aquests sistemes fallen, l'accés esdevé impossible o depèn de la improvisació del personal i de l'ajuda d'altres passatgers.

Les entrevistes mostren que, fins i tot quan es confirma la disponibilitat d'una rampa quan la persona usuària activa el protocol a demanda, aquesta pot no funcionar en el moment del viatge. A la província de Barcelona, una persona usuària de cadira de rodes denuncia la següent situació, en relació amb l'autobús interurbà de pis baix:



Encara que truquis, no et garanteixen que funcioni. Llavors em sembla absurd trucar. Trucàvem només perquè no ens diguessin «és que has de trucar». Jo els deia: «El que heu de fer és revisar la rampa abans que surti l'autobús. I si no funciona, que no surti».

La mateixa persona relata que, tot i trucar amb 24 hores d'antelació per confirmar que la rampa funcionava, el dia del viatge no es fa cap revisió prèvia i sovint es troba amb rampes o portes avariades. En una ocasió, quan la rampa no va funcionar, el personal va decidir pujar-la a pols amb la bona voluntat, però amb el risc de fer-li mal o de danyar la cadira. Destaca que prefereix la rampa manual, perquè li dona la seguretat de poder pujar encara que la rampa elèctrica falli:

Si no vas a tenir bon manteniment d'alguna cosa elèctrica, posa-la manual. O tingues les dues coses: elèctrica i manual. Si falla una, no deixes a una persona tirada.

A la província de Lleida, una altre persona entrevistada descriu problemes similars amb els autobusos interurbans amb graons:

A vegades demanes un autobús i encara porta els seients posats, que no els han retirat. O bé intenten desplegar la plataforma i no funciona. Jo els dic: «No ho has provat abans de sortir de Lleida?» I em responen: «Ja ho vaig mirar ahir». Doncs mira-ho avui també.

A la província de Tarragona, una persona usuària cadira de rodes manual explica que en diverses ocasions ha hagut d'esperar llargues hores perquè la rampa s'havia trencat o no s'havia revisat abans de sortir. Per precaució, mai agafa l'últim bus del dia i prefereix esperar al següent, encara que això impliqui perdre temps o ajornar el viatge. També denuncia que la manca de flota i la improvisació fan que sovint hagi d'esperar fins que arribi un altre vehicle, que no sempre està adaptat.

A la província de Girona, una persona entrevistada, usuària de crosses, explica que, tot i poder pujar al bus, li costa trobar punts de suport adequats:

No sempre puc agafar-me a tot arreu. A vegades no sé massa bé què fer amb la crossa.

Afegeix que normalment rep ajuda d'altres passatgers, que li diuen «jo t'aguanto» o «agafa't aquí», sobretot en el moment de pujar i baixar. També manifesta que li agradaria que els autobusos de pis alt disposessin de plataformes o sistemes de *kneeling* que facilitessin l'accés, com ja ha vist en alguns vehicles de pis baix.

Sistemes de subjecció

El Codi estableix que els espais reservats han de disposar d'elements de subjecció que en garanteixin la seguretat durant la marxa. La seva funció és evitar desplaçaments involuntaris durant la marxa i assegurar que el viatge es pugui fer amb estabilitat.

En els autobusos de pis alt, les persones usuàries de cadira de rodes han de ser fixades al terra mitjançant ancoratges que col·loca el personal de conducció. Les entrevistes mostren que aquest procés sovint es fa de manera improvisada o incorrecta. A la província de Lleida, una persona usuària de cadira de rodes elèctrica explica:



A vegades em posen els quatre [ancoratges], a vegades només un. Depèn del xofer que em toqui.

En una ocasió, relata que, en agafar una corba, la cadira es va desplaçar cap a les escales i va haver de cridar al conductor perquè ajustés la fixació.

A la província de Tarragona, una altra persona denuncia que els sistemes de subjecció presenten manca de manteniment, amb elements incomplets, incompatibles o mal utilitzats per manca de formació. Davant d'aquesta situació, ha de decidir entre exposar-se a un viatge insegur o renunciar-hi sense saber quan podrà tornar a desplaçar-se.

Les bitàcoles de Girona i Lleida confirmen que molts ancoratges són antics, no compatibles amb els models actuals i funcionen de manera deficient, fet que genera una sensació constant d'inseguretat i porta moltes persones usuàries a evitar aquest mitjà de transport o a utilitzar-lo només si van acompanyades.

En els autobusos de pis baix, tot i no requerir ancoratges, les persones amb discapacitat relaten sensació d'inestabilitat en frenades o girs, especialment quan no hi ha barres de suport adequades. A l'entrevista de la província de Barcelona, una persona usuària de cadira de rodes explica:



És molt fàcil desplaçar-te dins d'un autobús amb una frenada si vas en rodes. Estàs molt vulnerable. Si no tens com agafar-te, perquè no tens facilitat per fer-ho, estàs completament *vendido*.

5.2.3. Atenció a la diversitat i seguretat dins del vehicle

Les deficiències tècniques es combinen amb barreres relacionades amb l'atenció a la diversitat i la seguretat dins del vehicle, que esdevenen igualment determinants en el dret a la mobilitat.

Espais reservats i civisme

Un 14 % de les persones enquestades assenyalen problemes amb els espais reservats dins dels autobusos interurbans. Les bitàcoles de Lleida i Girona denuncien que aquests espais són massa petits i només permeten una cadira, fet que impossibilita que dues persones usuàries viatgin juntes. A més, sovint han de ser compartits amb cotxets infantils o carrets de la compra, la qual cosa genera situacions de tensió.

La manca de protocols clars es fa evident en casos com el descrit a l'entrevista de la província de Tarragona, on en un trajecte habitual es van acumular fins a quatre cotxets infantils a la zona reservada, impedit l'accés a una persona en cadira de rodes i provocant una trifulga entre passatgers, barrejant qüestions d'espai amb prejudicis culturals i generacionals. Només quan alguns cotxets van ser desplaçats es va poder resoldre la situació, evidenciant que l'ús d'aquests espais depèn sovint de la negociació social més que de normes establertes.

La manca de civisme es tradueix en actituds que obliguen les persones amb discapacitat a adaptar-se per no incomodar. A la bitàcola de viatge amb reserva prèvia a la província de Lleida, la persona usuària va haver d'esperar que tothom baixés del bus «per no molestar», segons indicació del conductor. En la mateixa línia, a l'entrevista de la província de Girona, una persona amb croses explica que, un cop dins del bus, sol seure a la primera cadira que troba i procura «no molestar ningú».

A l'entrevista de la província de Barcelona, la manca de civisme es converteix en una percepció negativa cap al col·lectiu, especialment quan l'ús de la rampa provoca retards:



La gent al final surt més tard i al final som nosaltres els mal mirats perquè la gent arriba tard a agafar el tren. Al final el col·lectiu surt perdent, perquè som els que fem que s'endarrereixi... O si no funcionen les rampes, els que fan que es bloquegi l'autobús. I se't treuen les ganes. Al final et sents com si fossis la pesta, gairebé.

A l'entrevista de la província de Tarragona, la persona usuària de cadira de rodes manual constata que l'actitud dels passatgers depèn sovint de la predisposició del conductor:

Hi ha hagut gent que s'ha ofert a ajudar-me. Però al final també és cert que ells el que volen és que el bus arranqui. Si hi ha algun problema i veuen que el xofer no cedeix i fins que no aconsegueix pujar-me, doncs el bus no marxarà, i allí són més predisposats a ajudar. Però si el xofer és més de la posició de: «No puc fer res, truco a tràfic i t'has d'esperar al següent», la gent no diu res. Ja comencen en plan: «Ai, és que això s'haurien de queixar. Tu, xiqueta, reclama». Però ells pugen al bus i els hi és igual.

Tot i la presència d'actituds negatives, també s'hi documenten moments de civisme, i el tracte del personal de conducció i d'altres passatgers es defineix generalment com a «cordial» posant més èmfasi en les barreres estructurals que actitudinals.

Formació del personal

Tot i això, un 10 % de les persones enquestades denunciïn problemes relacionats amb el tracte i la manca de formació especialitzada en atenció a la diversitat o com fer servir els elements d'accessibilitat. A l'entrevista de la província Tarragona, una persona usuària explica:

No hauria de ser jo la que li està ensenyant al conductor com funciona [la rampa]. A la que falla alguna cosa, jo sí que sé tot el que m'he trobat i com s'ha arreglat, i anem provant coses.

A la província de Barcelona, una persona usuària de cadira de rodes manual amb batec explica que es va muntar a l'autobús interurbà i va patir un accident perquè no hi havia els ancoratges necessaris. Va demanar que li col·loquessin el sistema de subjecció, però el personal no el portava i tampoc sabia què estava buscant, fet que va evidenciar una manca clara de formació i protocols. Arran d'aquesta experiència, la persona entrevistada ha deixat d'utilitzar l'autobús interurbà.

A l'entrevista de la província de Tarragona, la persona usuària va explicar que la diversitat de cadires fa imprescindible una formació específica i adaptada:



Som persones diferents en eines diferents. No és el mateix lligar la meva cadira, que és lleugera i que el major perill que tinc és que em bolqui cap enrere, que una cadira elèctrica, que el pitjor perill és que et bolqui de lateral. Pesa molt, i la persona es pot fer mal. Jo els hi dic com ho han de fer amb mi, i amb mi se'n recorden després. Però clar, jo els hi dic: «No pots extrapolar el que em fas a mi al que li fas a un altre».

La problemàtica s'estén també a altres canals d'atenció, com pàgines web, trucades telefòniques, correus electrònics o punts de venda. En les bitàcoles de viatge amb reserva prèvia a Barcelona i Girona, i en les de viatge sense reserva prèvia a Tarragona, s'evidencia que sovint el personal acaba oferint respostes improvisades o derivant les qüestions relacionades amb l'accessibilitat a altres treballadors. Com a conseqüència, el servei és percebut com poc fiable per part de les persones amb discapacitat.

Validació del bitllet i col·locació

Les entrevistes mostren que la validació del bitllet i el temps necessari per col·locar-se correctament dins del vehicle no sempre són respectats. La persona entrevistada de la província de Girona explica que, tot i poder validar el bitllet de manera autònoma, sovint ho delega al conductor per agilitzar l'accés.

A l'entrevista de la província de Barcelona, la persona entrevistada afirma que els conductors prioritzen el compliment dels horaris per sobre de la seguretat:



Has de ser molt hàbil per col·locar-te correctament dins de l'autobús. Pel que fa al temps d'espera, pràcticament no n'hi ha, i no t'ajuden. Això passa perquè els conductors han de complir uns horaris molt estrictes, però aquesta pressió va en contra de la seguretat: fa que moltes persones grans fins i tot puguin caure o no arribin a temps al seu seient.

Megafonia

Un 6 % de les persones enquestades assenyalen l'absència de megafonia com una barrera d'accessibilitat. Les bitàcoles recullen casos en què els botons de parada no funcionen i no hi ha avisos sonors, dificultant l'autonomia de les persones amb discapacitat visual i cognitiva.

Les bitàcoles evidencien aquesta problemàtica, com en un trajecte amb reserva prèvia a la província de Girona, on es relata: «No hi havia megafonia, per tant, si tens baixa visió o no t'hi veus, hauries de dir-li d'entrada al conductor on vols parar».

6. Conclusions

Aquest estudi s'ha dut a terme l'objectiu de conèixer la percepció d'accessibilitat del bus interurbà a Catalunya des de la perspectiva de les persones amb discapacitat, un col·lectiu que depèn especialment del transport públic interurbà per exercir altres drets fonamentals com el treball, l'educació, la salut o la participació social i cultural. La mobilitat és un dret vehicular, i quan el transport no és accessible, la vulneració no afecta només el desplaçament, sinó la possibilitat de viure de manera autònoma i en igualtat de condicions.

Tanmateix, fins a la realització d'aquest estudi no existien dades que permetessin determinar fins a quin punt el bus interurbà garanteix el dret a la mobilitat. La manca d'informació i dades invisibilitza les dificultats quotidianes de les persones amb discapacitat i dificulta la presa de decisions informades. Aquest treball omple aquest buit i aporta una visió completa i representativa de la situació actual.

Les barreres identificades revelen un sistema que no garanteix l'accessibilitat universal establerta per les diferents legislacions en vigor.

El protocol a demanda, en particular, imposa una condició prèvia d'avís discriminatori que restringeix la llibertat de moviments de les persones usuàries de cadira de rodes i els impedeix fer servir el bus en les mateixes condicions que la resta. El mal funcionament de rampes, plataformes i sistemes de subjecció converteix cada desplaçament en una incertesa, i la manca de formació del personal evidencia que l'accessibilitat i l'atenció a la diversitat no està integrada com a part essencial d'aquest servei públic. En aquest context, la relació entre accessibilitat i autonomia esdevé central: quan els elements d'accessibilitat fallen, la persona perd autonomia i es veu obligada a renunciar al servei o a assumir riscos innecessaris, fet que vulnera drets i limita la participació plena en la societat.

Les desigualtats territorials detectades mostren que a la província de Barcelona, la diversificació de la xarxa compensa parcialment les mancances; a Lleida i Tarragona, la baixa freqüència i la manca d'alternatives ferroviàries converteixen el bus en l'única opció; i a Girona, les dificultats històriques de connexió han generat desconfiança en el servei. Aquestes diferències territorials són especialment preocupants perquè condicionen l'accés a drets bàsics i reforcen desigualtats estructurals.

La perspectiva de gènere mostra que dones, que sovint combinen mobilitat laboral, de cures i de gestions quotidianes, experimenten més barreres i més situacions de manca de civisme. Aquesta realitat evidencia que l'accessibilitat també és una qüestió d'equitat de gènere i que les polítiques de mobilitat han d'incorporar aquesta mirada.

Tot i les mancances detectades, l'estudi mostra que la transformació és possible i desitjada. La majoria de persones enquestades utilitzarien més el bus interurbà si fos accessible, segur i fiable. Les recomanacions apunten cap a mesures estructurals: eliminar progressivament el protocol a demanda, garantir el manteniment dels elements d'accessibilitat, assegurar la formació obligatòria del personal, millorar la gestió dels espais reservats, augmentar la freqüència del servei i proporcionar informació clara i actualitzada sobre l'accessibilitat de cada línia.

Per avançar cap a un sistema de transport interurbà inclusiu, fiable i equitatiu, cal una resposta estructural i integral que combini voluntat política, compromís dels operadors i participació activa de les entitats socials.

7. Propostes i recomanacions

Les propostes que es presenten a continuació es basen directament en els resultats de l'estudi i s'han elaborat de manera col·laborativa amb els grups territorials de mobilitat a les quatre províncies catalanes. En aquests espais participen persones i entitats de la discapacitat, entitats de la mobilitat sostenible, representants d'ajuntaments i operadors de bus interurbà, entre d'altres.

1. Poca oferta horària i necessitat de fer la reserva amb antelació



Eliminar la necessitat de preavís i sol·licitud amb antelació del servei. Mentre això no sigui possible:

- » Disminuir el temps d'antelació fins a acabar amb el protocol a demanda en un termini màxim de 4 anys.
- » Creació d'un servei per part de la Generalitat que permeti una gestió unificada i centralitzada del protocol a demanda.
- » Fidelització de les trucades a través de l'ATM de cada província.



Establir places fixes lliures per a cadires en totes les línies, amb seients plegables o espais reservats permanents.



Augmentar la freqüència del servei, especialment a zones de baixa densitat, per reduir les desigualtats territorials.

2. Manca de manteniment i adequació dels elements d'accessibilitat



Comprovar diàriament per part del personal conductor del funcionament de rampes i plataformes abans de sortir de cotxeres.



Incorporar doble rampa (manual i elèctrica) per garantir l'accés en cas d'avaria.



Assegurar que les màquines de venda de bitllets siguin accessibles.



Compromís per fer les parades accessibles amb coordinació amb els operadors.



Elaborar «Plans de Parades» amb participació i retorn a les entitats.



Establir protocols de revisió periòdica amb registre públic d'incidències.

3. Manca de coneixement i d'empatia del personal professional conductor



Formació obligatòria en atenció a la diversitat i sensibilització.



Formació tècnica sobre el funcionament de rampes i ancoratges.



Elaboració d'infografies per als conductors sobre l'ús de rampes i sistemes de subjecció (per cada bus i model)



Garantir que cada autobús porti sempre els seus ancoratges i estiguin en bon estat.

4. Manca de respecte en la prioritat dels espais reservats per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda



Ampliar els espais reservats lliures per a usuàries de cadira de rodes a més d'una persona per bus, garantint el poder viatjar amb altres persones amb la mateixa condició



Assegurar places fixes lliures de seients sense reserva prèvia.



Senyalitzar amb ús prioritari els espais reservats.



Desenvolupar campanyes de sensibilització per fomentar l'empatia i civisme.

5. Manca d'informació veraç i actualitzada sobre l'accessibilitat del transport



Proporcionar informació clara sobre les condicions d'accessibilitat de cada servei.



Crear un servei d'informació centralitzat en una aplicació accessible i amb punts d'atenció presencial.



Establir serveis de suport en estacions centrals.

6. Manca de flota adaptada i incompliment



Garantir que tota la nova flota sigui 100 % accessible.



Evitar l'ús de la mateixa flota per serveis regulars, discrecionals i adaptats.



Compromís ferm dels operadors per complir les normatives d'accessibilitat.



Voluntat política per fer complir les normatives, amb paràmetres penalitzadors en cas d'incompliment.



Calendaritzar les accions de millora amb seguiment per part de la Generalitat amb dades obertes a la ciutadania.



Exposició pública dels Plans de Implementació de l'accessibilitat dels operadors amb concessions públiques.



Incorporar criteris d'accessibilitat als plens tècnics al transport a demanda (Consells Comarcals).



Apostar pel transport públic amb un marc estable d'inversions.

Bibliografia

- » Col·lectiu Punt 6 (2023). *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible - PMUS*. Recuperat de: https://www.atm.cat/documents/20121/1082413/guia-PMUS_17-03-2023.pdf/b9c86b50-9bb7-cb76-efdb-bab94bb1ccb1?t=1688647491294
- » ECOM. (2024). *Informe ECOM 2024. Informe de vulneracions de drets de les persones amb discapacitat física i/o orgànica de Catalunya*. Recuperat de: https://www.ECOM.cat/sites/default/files/images/informeECOM-2024_compressed.pdf
- » IDESCAT (2024). *Persones amb reconeixement legal de discapacitat*. Recuperat de: <https://www.idescat.cat/pub/?id=regdis>
- » Institut Metròpoli i ATM (2020) *La mobilitat en les persones en discapacitat*. Recuperat de: <https://www.institutmetropoli.cat/estudi/la-mobilitat-en-les-persones-amb-discapacitat/>
- » Institut Metròpoli (2023) *La mobilitat a l'entorn rural: anàlisi i oportunitats per les polítiques públiques*. Jornada tècnica Calaf, 8 de juny de 2023
- » O. Davis, Veronica (2023) *Inclusive Transportation. A Manifesto for Repairing Divided Communities*. Island Press. Washington.
- » Observatori de la Mobilitat de Catalunya (2024). *50 propostes per a la millora de la mobilitat en entorns rurals*. Recuperat de: <https://ca.atm.cat/web/observatori/w/50-propostes-millora-mobilitat-entorns-rurals>
- » Observatori Rural UE (2025). Recuperat de: <https://observatory.rural-vision.europa.eu/what-is-rural?lng=es>
- » ONU (2015). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Recuperat de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>
- » Organització Mundial de la Salut (2023). *Discapacitat*. Recuperat de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>

- » Organització Nacions Unides (2006) Convenció sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat i protocol facultatiu. Recuperat de: https://portaljuridic.gencat.cat/web/.content/05_-_dret_de_la_unio_europea/enllacos/DDHH_PDF/Drets_persones_discapacitats.pdf
- » Zivarts, Anna (2024). When Driving Is Not an Option: Steering Away from Car Dependency. Island Press. Washington.

Annex

Fitxa tècnica de l'enquesta

Elaboració i disseny: Grups territorials pel dret a la mobilitat sostenible i accessible.

Mostra: a) 369 participants de tota Catalunya.
b) 327 persones amb discapacitat i entorn de cures.

Marge de error: a) $\pm 4,95\%$ per un nivell de confiança del 95 %
b) 5% per un nivell de confiança del 95 %

Metodologia del mostreig: Enquesta online amb selecció coneguda com «bola de neu» per part de les entitats federades d'ECOM al territori, es a dir, les persones participants poden convidar a altres participants fins arribar a la mostra desitjada.

Per aconseguir percentatges representatius per província es van contractar entrevistadors telemàtics.

Període: Setembre 2023 – Desembre 2023.

Treball de camp: ECOM amb delegats territorials provincials: ASPID Lleida, MIFAS Girona, ASSIDE Tarragona i ADFO Barcelona.

Fitxa tècnica de les bitàcoles

Elaboració i disseny: Grups territorials pel dret a la mobilitat sostenible i accessible.

» Barcelona

- Trajecte amb protocol a demanda: M. C., dona (St. Hipòlit – Vic / Vic – St. Hipòlit)
- Trajecte in situ: M. C. C., dona (Calldetenes – Vic)

» Girona:

- Trajecte amb protocol a demanda: R. B., dona (Figueres – Empuriabrava)
- Trajecte in situ: R. B., dona (Vilatenim – Figueres)

» Lleida:

- Trajecte amb protocol a demanda: S. S. B., home (Lleida – Alpicat)
- Trajecte in situ: S. S. B., home (Lleida – Alpicat i Lleida – Torres de Segre). La persona es va presentar a l'estació de bus perquè no va trobar la informació online i no va poder realitzar ningú viatge in situ.

» Tarragona:

- Trajecte amb protocol a demanda: J. A. G., home (Tortosa – Benifallet / Benifallet – Tortosa)
- Trajecte in situ: J. A. G., home (Tortosa – Amposta / Amposta – Tortosa)

Metodologia: Per cada província, es van realitzar dos trajectes en línia regular interurbana: un trajecte amb protocol a demanda i un trajecte in situ. El trajecte in situ a la província de Lleida no es va poder fer per manca d'accessibilitat.

Període: 2024.

Fitxa tècnica de les entrevistes

Elaboració i disseny: ECOM.

Mostra: 4 persones amb mobilitat reduïda, una per província:

- » **Barcelona:** P. C., dona usuària de cadira de rodes manual amb dispositiu *handbike* (batec).
 - » **Girona:** J. D., home amb mobilitat reduïda que utilitza crosses.
 - » **Lleida:** V. P., home usuari de cadira de rodes elèctrica.
 - » **Tarragona:** T. C., dona usuària de cadira de rodes manual.
-

Metodologia: Entrevistes semiestructurades.

Període: 2025.

Aplicacions pràctiques



Aplicacions practiques per una mobilitat inclusiva.pdf

Mapeig dels operadors per província



Llistat de operadors que treballen a Territori.pdf



Oficines:

Gran Via de les Corts Catalanes, 562 principal 2a.
08011 Barcelona

Atenció al públic:

Carrer Llança, 42, baixos
08015 Barcelona

☎ Telèfon: 93 451 55 50 ✉ ecom@ecom.cat

📘 facebook.com/**ecomdiscapacitat**

🐦 x.com/**ecomdisca**

📺 youtube.com/**entitatecomdiscapacitat**

📷 instagram.com/**entitatecom**

🌐 linkedin.com/**entitatecom**

Podeu descarregar aquest document en PDF al nostre web:

» ***www.ecom.cat***

Gràcies a totes les persones que han participat en els grups de treball pel Dret a la Mobilitat Sostenible i Accessible arran del territori i a totes les persones que han participat i fet possible aquest estudi.

Aquest recurs s'ha elaborat partint de la normativa i legislació vigent a Catalunya.

Si considereu que podem incloure més informació d'utilitat, contacteu amb:

Noelia Garberí (ECOM) Correu electrònic: ngarberi@ecom.cat

Amb el suport de:

