

TRANSPORT ADAPTAT

Propostes per a un nou model de transport adaptat a les necessitats de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat

Gener 2026



Índex

La FEPCCAT	p.3
L'especificitat del col·lectiu	p.4
Definicions	p.4
La prevalença de la paràlisi cerebral i la pluridiscapacitat a Catalunya	p.5
Contextualització	p.6
Normativa transport adaptat en els serveis diürns i residencials	p.7
Incidències	p.8
A. Desigualtat territorials en l'accés al servei de transport adaptat	p.8
B. Deficiències i desigualtats en la qualitat del servei de transport adaptat	p.9
Propostes per a un nou model de transport adaptat	p.12
Elements clau del model proposat	p.13
Conclusions	p.15

En el present document, des de la **Federació de la paràlisi cerebral i la pluridiscapacitat de Catalunya - FEPCAT**, juntament amb la col·laboració de les seves entitats membre, pretén:

1. Manifestar les principals problemàtiques i desigualtats que afronten entitats, persones usuàries i famílies amb l'actual sistema de transport adaptat en el territori català.
2. Proporcionar dades i descripcions sobre la situació i les necessitats actuals del transport adaptat en les entitats de la FEPCAT.
3. Plantejar propostes per a un nou model de transport adaptat.

La FEPCCAT

La Federació de la Paràlisi Cerebral i la Pluridiscapacitat de Catalunya - FEPCCAT és l'única entitat de segon ordre que representa a les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat arreu de Catalunya.

Des de la seva instauració l'any 2000, la FEPCCAT ha estat una organització fonamental en la **defensa dels drets i les necessitats de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat**, incidint en les polítiques públiques i socials de la comunitat autònoma per tal que es tingui en compte l'especificitat del col·lectiu que representa, caracteritzat, majoritàriament, per una alta complexitat clínica, assistencial i social, per tal d'aconseguir els recursos necessaris per a les entitats, les persones que formen part d'aquest col·lectiu i les seves famílies.

Les entitats de la FEPCCAT

Actualment, la **Federació de la Paràlisi Cerebral i la Pluridiscapacitat de Catalunya** – FEPCCAT - , aglutina 14 entitats d'arreu de Catalunya, les quals donen servei a més de **13.000 persones** del col·lectiu, distribuïdes en els diferents serveis com: Centres de desenvolupament infantil i atenció precoç (CDIAP), Escoles d'educació especial (EEE), Centres d'atenció especialitzada (CAE), Centres de dia de teràpia ocupacional (CTO), Centres de dia ocupacional d'inserció (SOI), Llars residències i Residències.



La diversitat i especificitat d'aquests serveis garanteixen una cobertura integral de les necessitats de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat en totes les etapes de la vida, des de la infància fins a l'etapa d'envelliment.

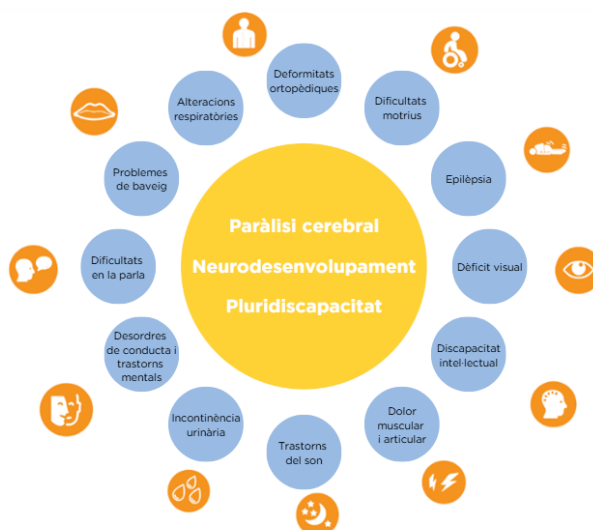
L'especificitat del col·lectiu

Definicions

Rosenbaum et al. (2007)¹ defineixen la **paràlisi cerebral** com un conjunt de trastorns del desenvolupament, de la postura i del moviment, que causen limitació de l'activitat i/o restricció en la participació i que s'atribueixen a alteracions no progressives del desenvolupament del cervell fetal i infantil. Amb freqüència, les alteracions motores de la paràlisi cerebral s'acompanyen de trastorns sensorials, cognitius, de la comunicació, perceptius, conductuals i epilèptics i que poden comportar problemes musculoesquelètics i deformitats ortopèdiques.

Es pot acompanyar també d'una salut fràgil, derivada d'altres alteracions com la disfàgia orofaríngia, problemes respiratoris, nutricionals, etc, que comporten que la persona amb paràlisi cerebral tingui grans necessitats de suport per totes les activitats diàries, de cures mèdiques intenses al llarg de tota la seva vida, ateses les seves dificultats de salut i funcionals severes. Quan això passa, la persona amb paràlisi cerebral es troba en una situació de pluridiscapacitat.

La **pluridiscapacitat** és un estat complex de la persona en què **concorren de forma interrelacionada dues o més discapacitats (principalment la física i la intel·lectual)**, que sol sumar trastorns sensorials, de conducta, de comunicació, entre d'altres, i una salut fràgil per la combinació amb altres trastorns i/o patologies. Tot i que la paràlisi cerebral i la pluridiscapacitat estan relacionades, la pluridiscapacitat també pot ser una conseqüència d'altres síndromes minoritàries com, per exemple, la síndrome de Rett, amb encefalopaties o amb un dany cerebral adquirit per accidents o infeccions greus.



1.- Rosenbaum, P.; Paneth, N.; Leviton, A.; et al. (2007). A report: the definition and classification of cerebral palsy. Dev Med Child Neurol Suppl, 109, 8-14

La prevalença de la paràlisi cerebral i la pluridiscapacitat a Catalunya

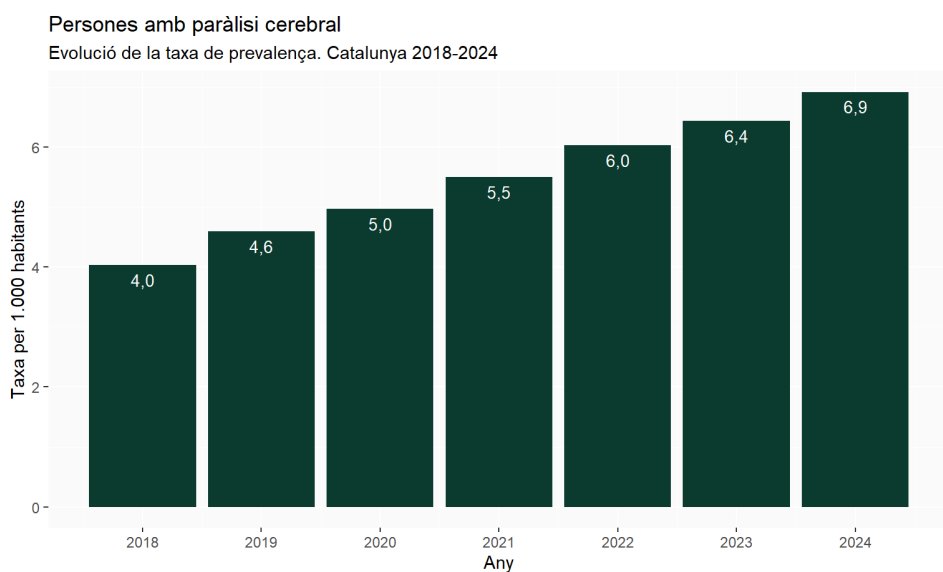
Al llarg dels anys, hi ha hagut una manca de dades estadístiques sobre la població de persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat. Un fet que ha dificultat que rebessin una adequada planificació de la seva atenció en tot el seu cicle vital.

L'any 2019 el Departament de Salut va publicar [“Informe breu: “Paràlisi cerebral i Pluridiscapacitat. Catalunya, 2013-2019”](#) que conté dades concretes sobre el volum i les característiques del col·lectiu registrades als serveis de CatSalut. Aquestes dades no inclouen algunes persones amb pluridiscapacitat, ni tampoc les persones que han diagnosticat des dels CDIAP (Centres de Desenvolupament Infantil i Atenció Precoç), però que no consten als serveis de Salut.

Actualment, s'està elaborant un estudi amb dades CatSalut de 2024 que ha xifrat **en 55.849 les persones amb paràlisi cerebral, malalties del neurodesenvolupament i pluridiscapacitat a Catalunya.**

Tal com es pot observar a [la Taula 1](#), la taxa de **prevalença** global de l'any 2024 se situa en el 6,9 per cada 1.000 habitants (7,3 homes i 6,5 dones), amb una pujada de gairebé **tres punts** respecte el 4,0 sobre 1.000 de l'any 2018. Aquest creixement es deu en gran part, per una millora del diagnòstic i de l'esperança de vida.

Taula 1. Evolució de la taxa de prevalença. Catalunya 2018-2024



Font: MUSSCAT

Contextualització

El transport adaptat és un servei porta a porta que té com a finalitat facilitar el transport de les persones amb discapacitat amb problemes de mobilitat i persones grans amb dependència. És un servei essencial per garantir l'accés a les activitats de la vida quotidiana i, en conseqüència, per a l'exercici ple dels drets de ciutadania. La mobilitat constitueix un element clau per a la participació en l'educació, l'atenció sanitària, el treball i el lleure, així com per al desenvolupament d'una vida plena dins la comunitat. La manca d'un sistema de transport adequat limita greument l'autonomia personal i l'accés efectiu als serveis i suports necessaris.

El col·lectiu de persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat es caracteritza per una elevada complexitat derivada de la combinació de múltiples trastorns i patologies, sovint agreujada per factors de vulnerabilitat social i econòmica. Els avenços en salut i tecnologia han permès que moltes persones amb greus afectacions arribin a l'edat adulta, fet que comporta un augment de l'esperança de vida i de les necessitats de suport al llarg del cicle vital. Paralelament, l'envelliment es produeix sovint de manera prematura i amb dificultats afegides.

Aquest context fa evident la necessitat de disposar d'un servei de transport adaptat accessible, segur i estable. El transport adaptat no pot ser concebut únicament com un recurs logístic, sinó com un element estructural del sistema d'atenció i un factor clau per garantir la igualtat d'oportunitats i la participació social de les persones amb discapacitat. Aquesta responsabilitat correspon principalment a les administracions públiques, que han de garantir els recursos, la planificació i els mecanismes de gestió necessaris.

Des d'una mirada de cicle vital, el sistema de serveis ha d'evolucionar per assegurar respostes adequades en totes les etapes de la vida. En aquest marc, el transport adaptat ha de garantir l'accés als serveis d'atenció especialitzada reconeguts dins la Cartera de Serveis Socials o altres serveis que permetin garantir la integració en l'entorn. També ha de donar resposta a necessitats específiques de mobilitat en moments especialment sensibles, com és el cas de la primera infància. En aquesta etapa, la complexitat assistencial i l'elevada dependència fan que, en la majoria dels casos, l'ús del transport públic ordinari no sigui viable; per això, és imprescindible disposar d'un transport adaptat, segur, amb acompanyament i ajustat a les necessitats dels infants i les seves famílies.

Tot i els avenços assolits en els darrers anys, el sistema actual de transport adaptat continua presentant limitacions que tenen un impacte directe en la qualitat de vida de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat, així com en les seves famílies i en les entitats socials que les acompanyen.

Normativa transport adaptat en els serveis diürns i residencials

La **Cartera de Serveis Socials** (Decret 142/2010, de l'11 d'octubre, pel qual s'aprova la cartera de serveis socials 2010-2011), inclou el servei de transport adaptat com a recurs complementari de suport als serveis socials d'atenció especialitzada per a persones amb discapacitat o situació de dependència.

El **Decret 142/2010** estableix els objectius d'aquest servei, que són:

- **Facilitar l'accés** de les persones amb discapacitat o dependència als serveis socials d'atenció especialitzada o altres serveis que permetin garantir la seva integració.
- **El trasllat** a serveis socials especialitzats o altres serveis que permetin garantir la integració de les persones usuàries.

Tanmateix, aquest Decret encara deixa pendent el desplegament d'una normativa que reguli aspectes com els perfils professionals, les ràtios, els estàndards de qualitat, el cost de referència i el copagament d'aquests serveis. Aquest desplegament no s'ha dut mai a terme.

Actualment, el Departament de Drets Socials i Inclusió dota les administracions locals i comarcals d'una partida econòmica a través del contracte programa, que aquestes gestionen de manera diversa, bé mitjançant recursos propis, bé a través d'empreses d'iniciativa social i/o mercantil.

Incidències

En els serveis diürns i residencials que presten serveis a les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat, el transport adaptat és imprescindible per garantir l'accés als serveis que ofereixen les entitats de primer nivell. Tot i això, entitats, professionals, persones usuàries i les seves famílies, detecten incidències significatives que dificulten l'accés a aquest servei.

A. Desigualtats territorials en l'accés al servei de transport adaptat

El sistema de transport adaptat a Catalunya presenta desigualtats territorials significatives, derivades principalment de: la manca d'una normativa clara i unificada, i d'un finançament insuficient.

Actualment, la competència del transport adaptat recau en ajuntaments i consells comarcals, fet que provoca diferències notables en la prestació del servei.

Causes principals de la desigualtat territorial

- **Manca d'una normativa clara i unificada**
L'absència d'una regulació específica del transport adaptat al llarg de tot el cicle vital genera disparitats en els criteris d'accés, els models de gestió i els estàndards de qualitat, dificulta la coordinació entre administracions i té un impacte directe en les persones usuàries.
- **Finançament insuficient**
Les administracions locals no disposen dels recursos econòmics necessaris per garantir un servei de transport adaptat suficient, estable i sostenible, especialment en territoris amb baixa densitat de població o elevada dispersió geogràfica. Aquesta manca de finançament accentua les desigualtats territorials i limita l'accés equitatiu als serveis especialitzats.
- **Absència d'una Xarxa de Transport Adaptat**
Es constata la manca d'una Xarxa de Transport Adaptat que asseguri una cobertura homogènia a tot el territori català i garanteixi la continuïtat del servei al llarg de les diferents etapes vitals de la persona.

Com a conseqüència, l'accés al transport adaptat no està garantit de manera equitativa arreu del territori. El transport adaptat és un element clau per assegurar que les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat puguin accedir als centres de dia, serveis residencials, teràpia ocupacional i altres suports especialitzats en condicions d'igualtat. Tot i que en alguns territoris s'han impulsat iniciatives positives gràcies a la implicació d'ajuntaments, consells comarcals i entitats del tercer sector, aquestes respostes són desiguals i insuficients per garantir aquest dret de manera universal.

Aquesta situació fa que, sovint, la responsabilitat de garantir els desplaçaments recaigui en les famílies i en les mateixes entitats socials, que han d'assumir càrregues econòmiques, organitzatives i logístiques que no els corresponen, generant situacions de sobrecàrrega i noves desigualtats en funció del lloc de residència.

La fragmentació territorial del sistema es veu agreujada per la manca de mecanismes estables de coordinació entre administracions locals i comarcals. En molts casos, la planificació del transport es realitza dins dels límits administratius sense aprofitar la proximitat geogràfica entre territoris veïns, fet que dificulta compartir rutes i optimitzar els recursos disponibles. Aquesta situació pot comportar recorreguts innecessàriament llargs per a les persones usuàries, incrementa els costos del servei i limita la consolidació de rutes estables. Alhora, dificulta l'ús eficient dels vehicles i la possibilitat d'amortitzar adequadament les inversions realitzades, amb impacte directe en la sostenibilitat del sistema i en la qualitat del transport adaptat.

B. Deficiències i desigualtat en la qualitat del servei de transport adaptat

Com a conseqüència de la manca de desplegament de la normativa vigent, i més enllà de les desigualtats en la cobertura territorial, també es detecten diferències significatives en els estàndards d'accessibilitat, seguretat i qualitat assistencial durant el transport. En absència d'una normativa comuna, aspectes essencials com la correcta postura de la persona, la seguretat durant el trajecte, la gestió d'emergències o la coordinació amb els serveis receptors no estan garantits de manera homogènia a tot el territori, fet que compromet la qualitat i la seguretat del servei.

- **Manca de rutes i vehicles**

El sistema de transport adaptat a Catalunya presenta una insuficiència important de vehicles per donar resposta a la demanda existent. Aquesta mancança provoca la inexistència de rutes en diversos municipis i obliga a agrupar diferents localitats dins d'un mateix recorregut, incrementant de manera significativa la durada dels trajectes.

Des de la FEPCCAT s'han recopilat dades de 19 serveis diürns i residencials gestionats per les entitats membre que evidencien aquesta situació:

- En 10 dels 19 serveis analitzats, la ruta més curta és igual o superior als 60 minuts.
- En 14 serveis, la ruta més llarga arriba als 90 minuts o més.

- En el 95 % dels serveis, les rutes més curtes són iguals o superiors als 30 minuts.

Aquestes dades posen de manifest el caràcter estructural del problema: la manca de vehicles obliga a unificar recorreguts i a recórrer diversos municipis, fins i tot en el cas de persones que viuen relativament a prop del centre, incrementant considerablement el temps passat dins del vehicle.

La durada prolongada dels trajectes són especialment crítiques per a les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat, ja que, atesa la seva complexitat clínica i assistencial, concretament, incrementa el risc de dolor postural, episodis de disautonomia, fatiga, irritabilitat, alteracions del to i dificultats respiratòries que comprometen la qualitat de vida i interfereixen en el seu rendiment en les activitats que duent a terme durant el dia.

Tot i que en determinades zones, especialment les rurals, les distàncies geogràfiques són inevitables, les dades evidencien la necessitat d'ampliar la flota de vehicles adaptats i d'incrementar el nombre de rutes disponibles. Un sistema de transport adaptat ha de ser regular, accessible i raonable en termes de temps i esforç per a les persones usuàries.

- **Model de licitació**

Les licitacions del servei de transport adaptat tenen una durada massa curta i un finançament insuficient, fet que genera dificultats estructurals en la prestació del servei. Aquesta situació provoca, d'una banda, que moltes empreses, tant d'iniciativa social com mercantil, que podrien optar a la seva gestió no s'hi presentin, atesa la manca de viabilitat econòmica i la insuficiència de vehicles adaptats disponibles. D'altra banda, les empreses que finalment resulten adjudicatàries es veuen obligades a reiniciar el servei amb cada nova licitació, malgrat haver establert vincles amb les persones usuàries i sense haver disposat del temps necessari per amortitzar la inversió en vehicles.

Aquesta situació comporta una elevada rotació del personal, amb canvis freqüents de conductors i monitors, que impacta negativament en la qualitat del servei i dificulta l'atenció individualitzada i la construcció de relacions de confiança amb les persones usuàries i les seves famílies.

La **continuitat del personal i l'estabilitat dels equips professionals** han de ser considerades un **estàndard de qualitat essencial** del servei de transport adaptat. És imprescindible establir mecanismes que garanteixin la continuïtat del personal vinculat al servei, evitant rotacions excessives i assegurant un vincle estable amb

les persones usuàries, element crític per a la seva seguretat emocional, confiança i benestar, de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat.

- **Formació insuficient i manca de personal especialitzat del transport**

La gestió del personal del transport adaptat presenta incidències rellevants, derivades tant de la manca de professionals especialitzats com de la formació insuficient del personal existent.

Molts conductors i monitors no disposen de la formació específica necessària per atendre adequadament les necessitats de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat, especialment en situacions d'emergència o davant episodis de descompensació clínica.

Tot i que algunes empreses ofereixen formació bàsica, aquesta és insuficient per garantir una atenció segura. Cal establir com a requisit mínim **una formació específica i obligatòria**, que inclogui competències en suport conductual positiu, mobilitzacions i transferències segures, prevenció d'aspiracions, maneig de crisis epilèptiques, comunicació augmentativa i alternativa (SAAC) i detecció precoç de signes de descompensació clínica.

La manca de personal especialitzat genera inseguretat i incomoditat en les persones usuàries i les seves famílies, arribant en alguns casos a la renúncia al servei. Aquestes deficiències responen principalment a la insuficiència de finançament i a la manca de reconeixement institucional de les necessitats específiques del col·lectiu.

Propostes per a un nou model de transport adaptat

A partir de les incidències i deficiències detectades en el sistema actual de transport adaptat, la FEPCCAT i les seves 14 entitats considerem imprescindible l'establiment d'un **nou model de transport adaptat** que garanteixi una resposta adequada, homogènia i estable a les necessitats de les persones amb discapacitat arreu del territori català.

Aquest nou model ha de basar-se, en primer lloc, en un **desplegament normatiu estructurat i detallat** que defineixi clarament les característiques del servei i en garanteixi una cobertura adequada. Així mateix, ha d'assegurar una flota de vehicles suficient i adaptada a les necessitats específiques de les persones usuàries, tot tenint en compte les particularitats territorials, així com les necessitats de les entitats, les famílies i les mateixes persones usuàries.

Igualment, resulta imprescindible establir una **prestació garantida vinculada al servei de transport adaptat dins la Cartera de Serveis Socials**, que permeti cobrir de manera estable i suficient les despeses derivades d'aquest servei essencial.

En coherència amb aquest marc normatiu i de garantia de drets, la FEPCCAT proposa la creació d'una **Xarxa de Transport Adaptat de Catalunya** com a instrument operatiu per fer efectiu aquest nou model. Aquesta Xarxa hauria de concebre's com una xarxa pública estructurada, que vagi més enllà de les persones actualment ateses per les entitats federades i que abordi de manera global el transport adaptat vinculat a la discapacitat a tot el territori català. La Xarxa s'hauria d'articular mitjançant **concurs públic**, seguint un model similar al de la Xarxa de Transport Sanitari No Urgent de Catalunya, atès que aquest sistema facilita una major lliure concurrència entre les empreses de transport. En aquest sentit, es considera especialment rellevant que la configuració dels **lots territorials** sigui similar als del transport sanitari no urgent, ja que això permetria garantir una millor cobertura territorial i oferir una major **qualitat del servei, continuïtat, capacitat operativa i solvència** de les empreses adjudicatàries.

Pel que fa a la governança, es proposa que aquesta Xarxa depengui del **Departament de Drets Socials**, o bé que es desenvolupi mitjançant una **coalició amb el Departament de Salut**, amb la possibilitat d'adherir-la i coordinar-la conjuntament amb la Xarxa de Transport Sanitari No Urgent de Catalunya, aprofitant sinergies organitzatives, logístiques i de planificació. En conjunt, aquest nou model i la seva articulació mitjançant una Xarxa de Transport Adaptat de Catalunya haurien de garantir la **qualitat del servei, la seguretat de les persones usuàries, la sostenibilitat econòmica del sistema i l'equitat territorial**, assegurant un accés homogeni i digne al transport adaptat arreu de Catalunya.

Elements clau del model proposat

- **Perfils professionals i qualificació mínima**

La normativa ha de definir de manera precisa els perfils professionals necessaris per al servei de transport adaptat, establint requisits mínims de formació.

És essencial que almenys un dels professionals responsables del transport disposi de formació bàsica en primers auxilis, que li permeti identificar les situacions mèdiques vitals i no vitals. En casos d'urgència vital, aquest professional ha de poder actuar de manera immediata per oferir atenció bàsica, mentre es coordina amb els serveis d'emergència per garantir una resposta adequada. Així, s'assegura una intervenció ràpida i eficaç, garantint una atenció segura i de qualitat fins que els professionals mèdics assumeixin el control de la situació.

- **Ràtios i nombre de professionals**

Pel que fa a les ràtios i al nombre de professionals, resulta fonamental que les ràtios no s'estableixin de manera uniforme, sinó que estiguin vinculades al nivell de suport i a la complexitat de les necessitats de cada persona usuària. Això implica que les rutes amb majors necessitats assistencials, hagin de disposar d'un nombre superior de professionals, assegurant així una resposta adequada a les grans necessitats de suport, diferents i garantint en tot moment la qualitat de l'atenció i la seguretat de les persones que fan ús del servei.

- **Flota de vehicles adequada a la demanda**

La normativa ha d'establir que la flota de vehicles destinada al transport adaptat sigui suficient i adequada per cobrir la demanda existent, tant en volum com en tipologia de serveis. En aquest sentit, resulta oportú que la regulació incorpori de manera explícita criteris tècnics com ara, disposar de sistemes d'ancoratge segurs i homologats, espais adequats per a la correcta ubicació de dispositius d'assistència (com ara cadires de rodes, caminadors o altres ajudes tècniques) i elements de confort postural que garanteixin un transport segur, digne i adaptat a les necessitats individuals de les persones usuàries.

- **Finançament estable i suficient**

S'ha de comptar amb un finançament estable i suficient, mitjançant una partida pressupostària específica vinculada al servei de transport adaptat, que garanteixi que els recursos es destinen exclusivament a aquesta finalitat.

El model de finançament hauria de ser plurianual, amb una durada mínima de quatre anys, amb l'objectiu de garantir l'estabilitat del servei, reduir la rotació

d'empreses adjudicatàries, facilitar la planificació i permetre l'amortització de la inversió en vehicles adaptats, tot afavorint una millora sostinguda de la qualitat del transport adaptat.

Així mateix, cal establir mecanismes de revisió i actualització del finançament d'acord amb les necessitats reals de les persones usuàries, garantint que el cost del servei no exclouï ningú per motius econòmics.

- **Estàndards de qualitat i cost de referència**

Pel que fa als estàndards de qualitat i al cost de referència, la normativa ha de definir criteris comuns i homogenis per a tots els serveis de transport adaptat, així com establir costos de referència clars i un sistema de copagament just i sostenible, garantint un accés equitatiu i universal al servei a tot el territori. En aquest marc, resulta imprescindible establir un sistema d'indicadors de qualitat que permeti avaluar de manera objectiva el funcionament del servei, incloent, entre d'altres, el temps màxim de ruta, la gestió d'incidències, el nivell de satisfacció de les persones usuàries i les famílies, la formació continuada i l'estabilitat del personal. Així mateix, la normativa hauria de preveure la realització d'auditories anuals obligatòries, amb l'objectiu de garantir l'homogeneïtat, la qualitat i la millora contínua del servei de transport adaptat arreu del territori català.

Conclusions

El transport adaptat és un servei essencial i un dret fonamental per garantir la mobilitat, l'accés als serveis i la participació plena en la comunitat de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat al llarg de tot el cicle vital. La complexitat clínica, assistencial i social d'aquest col·lectiu fa imprescindible disposar d'un sistema de transport adaptat segur, estable, de qualitat i ajustat a les necessitats individuals i territorials.

L'anàlisi de la situació actual evidencia mancances estructurals persistents — especialment en l'àmbit normatiu, organitzatiu i de finançament— que es tradueixen en desigualtats territorials, diferències en la qualitat del servei i una resposta insuficient a les necessitats de les persones usuàries. Aquestes mancances impacten directament en el seu benestar i traslladen una càrrega excessiva a les famílies i a les entitats socials.

Davant d'aquesta realitat, la FEPCCAT i les seves 14 entitats membre reclamen:

- **Un canvi de model** que reconegui el transport adaptat com una prestació garantida dins la Cartera de Serveis Socials, i que s'articuli operativament mitjançant una Xarxa de Transport Adaptat de Catalunya, amb un desplegament normatiu clar que reguli els elements essencials del servei — perfils professionals, ràtios vinculades al nivell de suport, flota de vehicles, estàndards de qualitat, costos de referència i sistema de copagament— incorporant de manera explícita les necessitats específiques de la primera infància (0–6 anys) amb pluridiscapacitat.
- **Un finançament estable, suficient i de caràcter plurianual**, que garanteixi la sostenibilitat del servei, permeti una planificació a mitjà termini i asseguri un accés universal al transport adaptat amb criteris d'equitat territorial.
- **El reforç de la coordinació, la transparència i l'eficiència del servei**, mitjançant protocols clars entre administracions, entitats i famílies, així com la incorporació d'eines de gestió i sistemes d'informació compartida que facilitin la planificació de rutes, la comunicació amb les famílies, el registre d'incidències i l'optimització logística.

La implementació d'aquest conjunt de mesures és imprescindible per garantir el dret a la mobilitat i a la participació comunitària de les persones amb paràlisi cerebral i pluridiscapacitat, reforçar la tasca de les entitats socials, donar suport a les famílies i avançar cap a un sistema de serveis socials més just, eficient i inclusiu a Catalunya.

Amb el suport de:




Membre de:



Contacte:

 **Adreça:** C/ Països Catalans, 2 Desp. 4 (25005, Lleida)

 **Telèfon:** 873 451 851/ 621 211 033

 **E-mail:** incidencia@fepccat.org
administracio@fepccat.org

www.fepccat.org