

AFERS SOCIALS

# Més de 13.000 persones esperen plaça en una residència

Gairebé 11.200 dependents han mort des del 2013 sense rebre la prestació demanada

ELENA FREIXA  
BARCELONA

El col·lapse de la xarxa de residències catalanes és inapel·lable: 13.221 persones esperen actualment poder accedir a una plaça en un equipament finançat per la Generalitat. Aconseguir rebre qualsevol de les prestacions que preveu la llei de dependència –ajudes econòmiques, atenció domiciliària o plaça en un centre– comporta una espera llarga, fins al punt que gairebé 11.200 persones han mort a Catalunya entre el 2013 i el 2017 mentre esperaven la prestació demanada. Són dades del departament de Treball, Afers Socials i Famílies de Treball, Afers Socials i Famílies recollides en una resposta a una pregunta parlamentària de Ciutadans.

La patronal de les residències, ACRA, va qualificar de preocupant la situació generada pel cúmul d'anys de “maltractament” dels governs. Va assenyalar que tres de cada quatre persones que han mort mentre esperaven la prestació tenien la valoració feta i un pla individual d'ajuda, l'anomenat PIA. Als actuals responsables del departament els va instar a donar un impuls per reduir les llistes d'es-

pera i evitar que “el tsunami social” –previsible per l'increment de la demanda de places els pròxims anys– acabí engolint el sistema.

El secretari d'Afers Socials i Famílies, Francesc Iglesias, va reconèixer la incapacitat de poder gestionar amb els equips actuals “l'allau” de sol·licituds inicials i de revisions de grau de dependència que arriben –van sumar unes 88.000 només l'any passat–. Va explicar que es treballa amb l'Estat per aconseguir complir amb els terminis, que ara sobrepassen força els sis mesos que la llei estableix que han de passar entre la primera sol·licitud i la resolució final.

Respecte al volum nombrós de persones que moren tot esperant la prestació, va reivindicar els esforços per redreçar la situació. El 2017, va dir, 929 persones van morir mentre esperaven que se'ls definís el pla individualitzat d'ajuda, un 59% menys que l'any anterior. En canvi, la xifra dels que van morir quan es trobaven en l'estadi previ –el de la valoració de la dependència– van créixer un 27%, fins a les 849. Iglesias va explicar que la meitat de les sol·licituds inicials són persones de més de 80 anys, que sovint arrosse-



Un grup d'avis en una residència per a gent gran.

JORDI PIZARRO

guen malalties cròniques avançades o són pacients “complexos”.

### Ajudes per anar a la privada

La presidenta d'ACRA, Cinta Pascual, va proposar al Govern ampliar les ajudes que es concedeixen a pacients que esperen plaça en una residència perquè puguin pagar-se'n una de privada i alleugerir les llistes d'espera. Aquestes prestacions –anomenades PEVS– han crescut de les 9.500 que es van donar el 2016 a les gairebé 18.900 l'any passat, segons el secreta-

ri del Govern. Iglesias, però, va defensar que l'objectiu de la Generalitat és poder crear places públiques. De fet, va reivindicar, en els últims dos anys se n'han creat 3.500 de noves. Els pròxims anys el nombre absolut de grans dependents creixerà, va reconèixer Iglesias, però va afegir que ho farà en més proporció el nombre de persones que envelliran sense situació de dependència o bé que podran resoldre les seves necessitats amb altres tipus de prestacions, com l'ajuda o el servei i atenció domiciliària. —

TRANSPORT

# El Govern vol una indemnització pel retard de la T-Mobilitat

E.F.  
BARCELONA

La T-Mobilitat s'ha convertit en un projecte que “sembla que no arriba mai”, va dir ahir el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet. I va assenyalar per primer cop un culpable: l'endarreriment de dos anys –fins al 2021– del nou sistema de transport és responsabilitat al 100% de l'empresa adjudicatària, SOC Mobilitat, una aliança liderada per CaixaBank, Moventia, Indra i Fujitsu. Per això, va afegir Calvet, el consorci de transport que lidera la Generalitat exigirà una indemnització a la companyia pel retard.

Calvet va denunciar un “excés de confiança” de SOC Mobilitat a l'hora de culminar els reptes tecnològics que comporta la T-Mobilitat pel que fa al sistema de bitlleteria –passant de l'actual validació magnètica a una de digital–. Malgrat insistir en la complexitat del canvi, el conseller va subratllar que era

aquest punt del projecte el que havia fet endarrerir tota la implementació. Sobre les explicacions que havien donat els adjudicataris va dir que l'administració “les entén però no les accepta”.

És per això que l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) –que formen la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona– ja ha obert set expedients de penalització a la companyia, dos dels quals ja són fermes i els altres s'estan tramitant. A més, segons va afegir Calvet, es van enviar fins a 36 avisos oficials advertint d'endarreriments detectats al llarg dels mesos previs que arribés l'anunci de l'últim ajornament.

Malgrat aquests retrets a l'empresa adjudicatària, el cert és que de moment és el Govern el que va compensar amb 12 milions SOC Mobilitat pel retard en tot el projecte. De fet, el sobrecost de la T-Mobilitat ascendeix a 24 milions perquè, a part d'aquest import, s'han de sumar 12 milions més per serveis i



La T-Mobilitat, que encara no ha entrat en funcionament.

ACN

productes que s'han afegit al contracte inicial. En total, el cost del futur model de mobilitat puja a 82 milions, un 41% més del que s'havia previst quan es va definir fa set anys.

Ara el Govern sosté que té dret a una indemnització pels incompliments de l'empresa per tres motius:

pel sobrecost del projecte; pels diners que es deixen d'ingressar a causa del frau dels viatgers (amb la T-Mobilitat el sistema serà “més robust”, va dir Calvet) i pel nou calendari. El conseller, però, no va gosar dir quants diners es demanaran per aquests tres conceptes, ja que “les negociacions no són en directe”. Tot i així, es va comprometre a donar explicacions un cop s'hagi tancat la xifra a reclamar.

### Tarifes iguals o més baixes

La T-Mobilitat no només suposarà un canvi tecnològic, sinó també un nou sistema tarifari que calcularà el preu del viatge per trams de 5 km –en línia recta de punt a punt– i eliminarà el sistema de zones actual. També hi haurà zones de tarifa única, com ja passa des d'aquest any en els 36 municipis de l'AMB, i hi haurà descomptes com més trajectes es facin. Globalment, el conseller va assegurar que els preus de la nova tarifa “es mantindran o baixaran” respecte als actuals. —