ELS ATROPELLAMENTS COM UN PROBLEMA DE SEGURETAT

Marc Trachsel i Costa

Master en Polítiques Públiques de Seguretat
UOC / ISPC

ÍNDEX

1. Introducció 3

2. Els atropellaments com un problema de seguretat. 6
2.1. Indicadors d'accidentalitat. 6
2.2. Indicadors de risc. 10
2.3. Indicadors de seguretat subjectiva. 12
2.4. La importància de la vessant subjectiva en la (in)seguretat viària dels vianants. 13

3. Una problemàtica merament local? 16
3.1. Una problemàtica principalment local. 16
3.2. Una problemàtica només local? 18
3.2.1. Un problema de salut pública. 19
3.2.2. Un problema econòmic. 20
3.3. Les diferents iniciatives supralocals. 25
3.3.1. Pla Mundial per al Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020. 25
3.3.2. Programa d'Acció Europeu de Seguretat Viària 2011-2020. 26
3.3.3. Pla Estratègic de Seguretat Viària 2011-2020. 28
3.3.4. Pla de Seguretat Viària 2011-2013. 29
3.4. Una oportunitat per a la governança local. 30

4. El paper del sistema de la justícia penal. 34
4.1. El subsistema policial. 34
4.2. El subsistema judicial. 38
4.3. El subsistema penitenciari. 40

5. Àmbit normatiu 44
5.1. Normativa europea. 45
5.2. Normativa espanyola. 47
5.3. Normativa catalana i municipal. 48

6. Identificació dels riscos i amenaces principals. 49
6.1. L'enfocament sistèmic. 49
6.2. Factors de risc conductuals 50
6.2.1. Vianants. 50
6.2.2. Conductors. 55
6.3. Factors de risc ambientals 60
6.4. Factors de risc urbanístics 61
6.5. Factors de risc personals. 64
6.6. Factors de risc sociològics. 66
6.7. Factors de risc situacionals. 68

7. Identificació de les principals problemàtiques. 72

8. Proposta de mesures d'actuació. 74
8.1. Mesures preventives. 75
8.1.1. Prevenció primària. 76
8.1.2. Prevenció secundària. 101
8.1.3. Prevenció terciària. 110
8.2. Mesures repressives. 112

9. Pla d'acció. 118
9.1.. Objectius 118
9.2.. Estructura..... 118

10. Conclusió..... 121

11. Glossari. 123

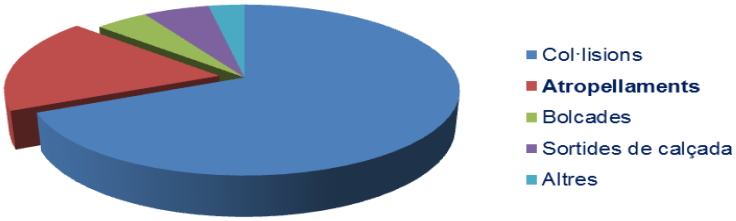
12. Bibliografia. 128

13. Apèndixs..... 133

1 INTRODUCCIÓ

Un dels principals aspectes que engloba la (in)seguretat ciutadana és precisament la (in)seguretat viària. De fet, els accidents de trànsit són el quart problema que més preocupa a la ciutadania[1]. Tanmateix, quan es parla de (in)seguretat viària s'acostuma a centrar-se excessivament en els vehicles i en els seus ocupants, deixant sovint de banda la part més dèbil: **els vianants**.

Tot i així, si analitzem les estadístiques existents sobre sinistralitat viària podem observar que els accidents de trànsit amb vianants (els atropellaments) representaven l'any 2010 un percentatge molt important, en concret més d'un 12'7% dels accidents amb víctimes a Catalunya i, dins l'àmbit urbà, representaven més del 18% dels accidents amb víctimes[2].



Gràfic 1: Accidents amb víctimes en zona urbana a Catalunya (Font: SCT, elaboració pròpia)

Paradoxalment, la majoria de les mesures, estratègies, polítiques i actuacions adoptades per les diferents Administracions Públiques en matèria de seguretat viària no han prestat la deguda atenció a aquesta tipologia de sinistralitat viària, sobretot per part de les supralocals, les quals, tenint en compte que es tracta d'un fenomen essencialment urbà, han deixat en mans dels governs locals.

De fet, la problemàtica de la sinistralitat amb vianants ja forma part de l'agenda política de les Administracions Públiques des de fa molts anys (per exemple, cal recordar la *"Campaña Nacional de Seguridad del Peatón"* de l'any 1970[3]), però dóna la sensació que les diferents actuacions que s'han dut a terme a través de les diferents institucions públiques no han aconseguit reduir el nombre d'atropellaments.

[1] Dirección General de Tráfico (2009). *Barómetro de opinión sobre seguridad vial*. Madrid: DGT, pàg. 37.

[2] Servei Català de Trànsit (2010). *Anuari Estadístic d'accidents a Catalunya*. Barcelona: SCT.

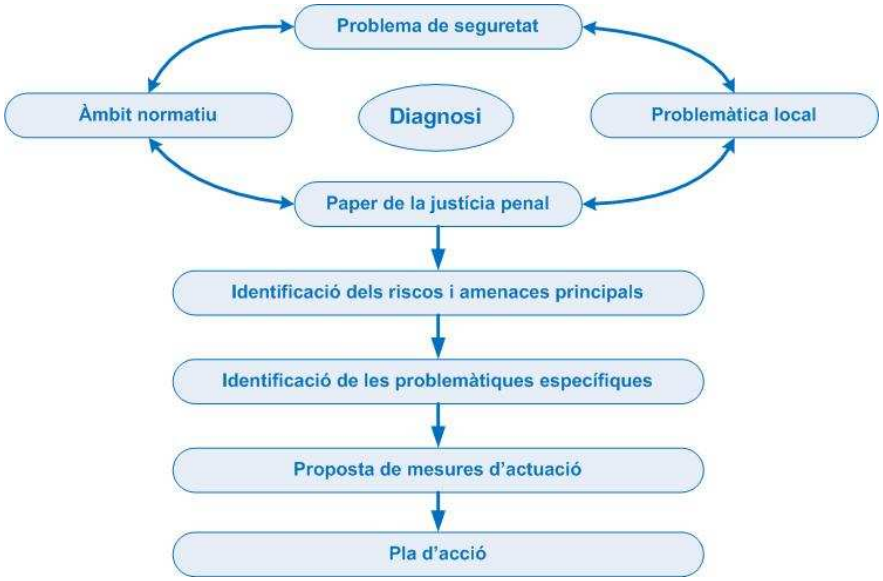
[3] http://www.youtube.com/watch?v=5RwcWKYntzc

Gràfic 2: : Anuncis de la *Campaña Nacional de Seguridad del Peatón* (Font: La Vanguardia)

El municipi de Vic no ha quedat al marge d'aquesta problemàtica. Tot el contrari. Darrerament el nombre d'atropellaments s'ha incrementat considerablement, la qual cosa, unit a l'ampli ressò informatiu per part dels mitjans de comunicació locals, ha original una creixent sensació d'inseguretat en el municipi. Per aquest motiu, el consistori local ha començat a emprendre un seguit d'actuacions per tal de poder fer front a aquest tipus de sinistralitat.

En aquest estudi es pretén delimitar l'abast real d'aquest tipus de sinistralitat, així com destacar els tres elements principals que podrien explicar perquè els atropellaments, tot i ser una problemàtica de (in)seguretat viària i formar part de les agendes polítiques institucionals des de fa més de quaranta anys, no s'ha pogut afrontar amb prou èxit. En concret, es destaca la manca de coordinació institucional, el paper del sistema de la justícia penal i l'escassa atenció als vianants per part de la diferent normativa sobre seguretat viària.

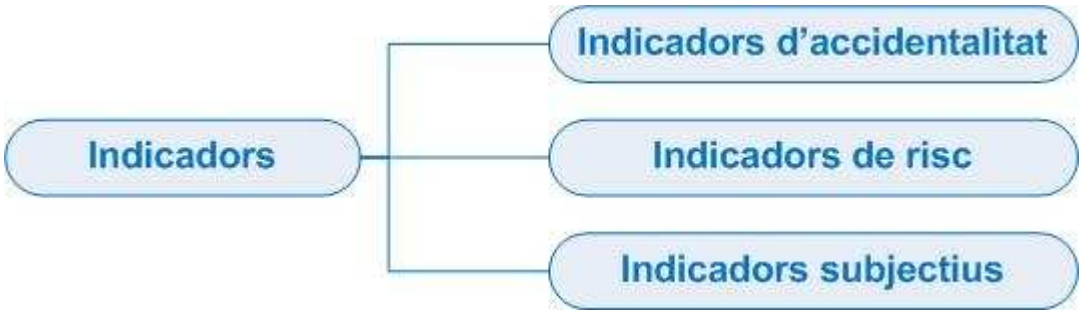
Així mateix, a través d'un enfocament sistèmic, es pretén també identificar els principals riscos i amenaces que podrien explicar aquest tipus de problemàtica, per tal de, finalment, poder proposar un seguit de mesures d'actuació que es podrien adoptar per fer front als atropellaments de vianants, juntament amb un breu pla d'acció, el qual, tenint en compte el caràcter transversal de la gran majoria de propostes, s'hauria d'ajustar als objectius i al contingut del Pla Local de Seguretat Viària de Vic que actualment està en fase de revisió.



Gràfic 3: Estructura dels principals punts desenvolupats en aquest estudi (elaboració pròpia)

2 ELS ATROPELLAMENTS COM UN PROBLEMA DE SEGURETAT

Per avaluar la importància objectiva de la sinistralitat amb vianants o l'abast de la seva (in)seguretat sovint s'utilitzen indicadors de diferent naturalesa, principalment indicadors de resultat o d'accidentalitat, els quals informen sobre les conseqüències de la problemàtica en qüestió (nombre d'accidents, nombre de víctimes, lesivitat, etc.). Tanmateix, per poder analitzar adequadament la (in)seguretat dels vianants és necessària també la utilització d'altres indicadors com ara els d'exposició al risc o altres de caràcter subjectiu, ja que els eventuals increments o disminucions dels indicadors d'accidentalitat poden no implicar necessàriament que les condicions o la percepció de seguretat de la via pública per als vianants hagi millorat o, en el seu cas, empitjorat.



Gràfic 4: Principals indicadors de la sinistralitat amb vianants (elaboració pròpia)

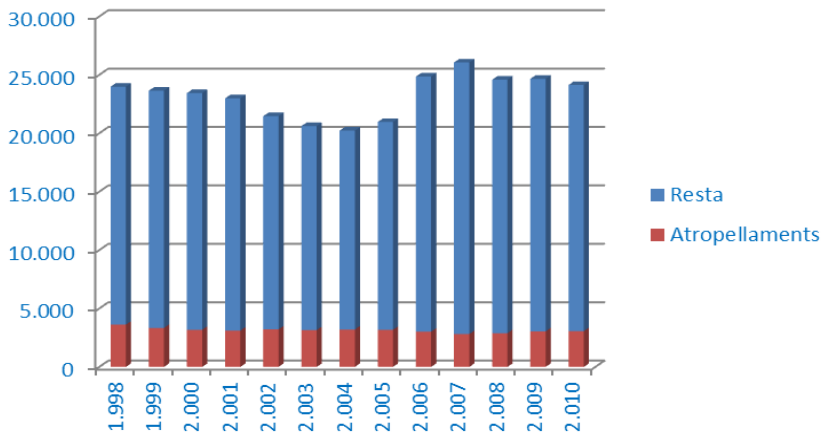
2.1. Indicadors d'accidentalitat.

La font d'informació més completa sobre accidents de trànsit seria, amb tota seguretat, la provinent del sector assegurador, ja que és el que disposa de les dades més exhaustives i fefaents atès que les companyies d'assegurances són precisament les que tramiten la totalitat dels expedients dels sinistres dels seus clients, ja siguin accidents amb víctimes o només amb danys materials. Però l'accés a aquesta font d'informació és molt limitat per l'actual legislació sobre protecció de dades personals.

Conseqüentment, per avaluar aquesta accidentalitat dels vianants s'haurà de treballar únicament amb les dades oficials que ofereixen les diferents Administracions responsables del trànsit, cadascuna dins el seu respectiu territori de competències. No obstant, caldrà tenir en compte que

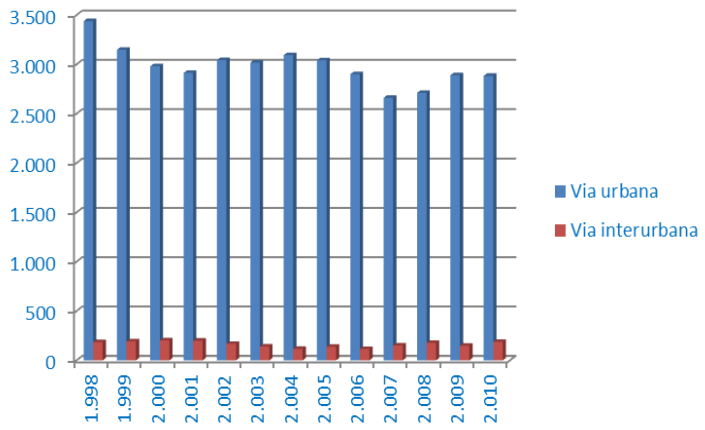
les dades oficials d'accidentalitat en zona urbana presenten certes deficiències ja que, d'una banda, molts Ajuntaments no han incorporat encara les dades completes d'accidentalitat de trànsit dels seus municipis a les estadístiques catalanes i estatals i, de l'altra, les dades sobre mortalitat del Servei Català de Trànsit (SCT)[4] es refereixen a morts a 24 hores a partir de les comprovacions que la policia realitza sobre l'estat dels ferits greus ingressats en centres hospitalaris transcorregudes 24 hores de la producció de l'accident, de manera que no inclouen els morts a 30 dies, atès que la policia no fa el seguiment de tots els ferits greus dins el mes següent de la producció de l'accident i que òbviament també s'haurien d'incloure.

En aquest sentit, segons els Anuaris estadístics d'accidents a Catalunya d'aquests darrers anys, els atropellaments han representat un percentatge important del total d'accidents amb morts i ferits greus a Catalunya.



Gràfic 5: Accidents amb víctimes a Catalunya (Font: SCT, elaboració pròpia)

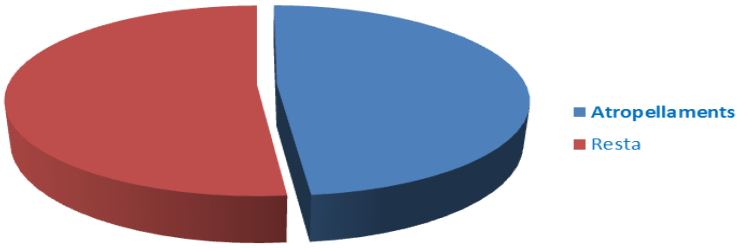
I, com podem observar, els atropellaments constitueixen una tipologia de sinistralitat que es dóna essencialment dins l'àmbit urbà.



[4] Servei Català de Trànsit (1998-2010). *Anuari Estadístic d'accidents a Catalunya*. Barcelona: SCT.

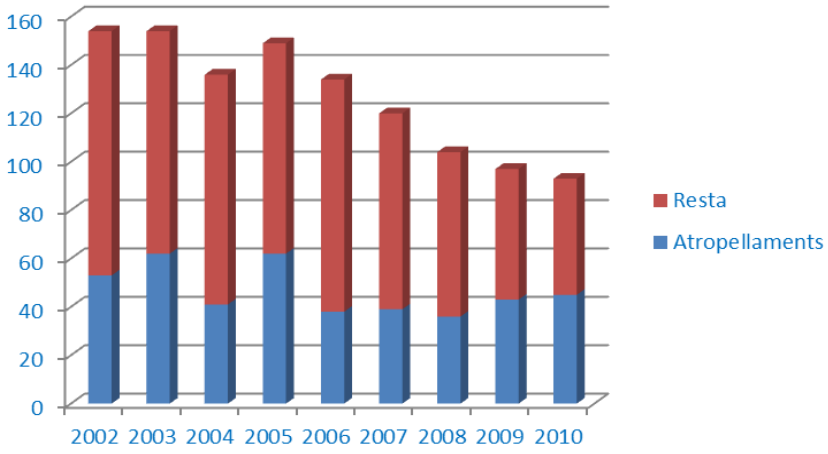
Gràfic 6: Accidents amb vianants a Catalunya (Font: SCT, elaboració pròpia)

Per plasmar l'especial vulnerabilitat dels vianants podem observar que els atropellaments són la primera causa de mort per accident de trànsit en les ciutats. Així, els morts per aquest tipus de sinistralitat en la via urbana l'any 2010 van representar a Catalunya el 48% dels morts per accidents, tot i representar només el 18% del total d'accidents produïts dins l'àmbit urbà.



Gràfic 7: Morts per accident a Catalunya en via urbana – any 2010 (Font: SCT, elaboració pròpia)

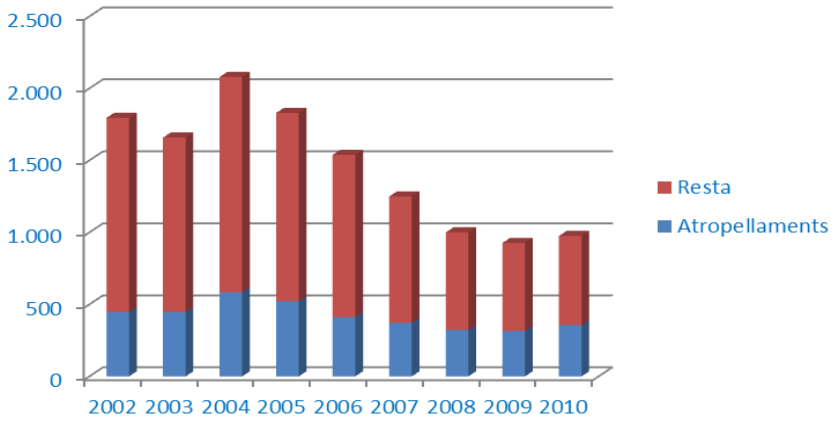
També podem observar com tot i que el nombre de morts per accident a Catalunya en via urbana ha anat disminuint, el nombre de morts per atropellament dins l'àmbit urbà s'ha incrementat. Així, des del 2008 al 2010 s'ha passat a Catalunya de 36 a 45 morts per atropellament, la qual cosa significa un increment alarmant d'aproximadament del 25%. Per tant, és una mostra més de com des de les Administracions Públiques no s'ha afrontat la sinistralitat viària urbana de la mateixa manera que la problemàtica dels atropellaments de vianants, la qual sembla haver quedat relegada en un segon terme.



Gràfic 8: Morts per accidents a Catalunya en via urbana (Font: SCT, elaboració pròpia)

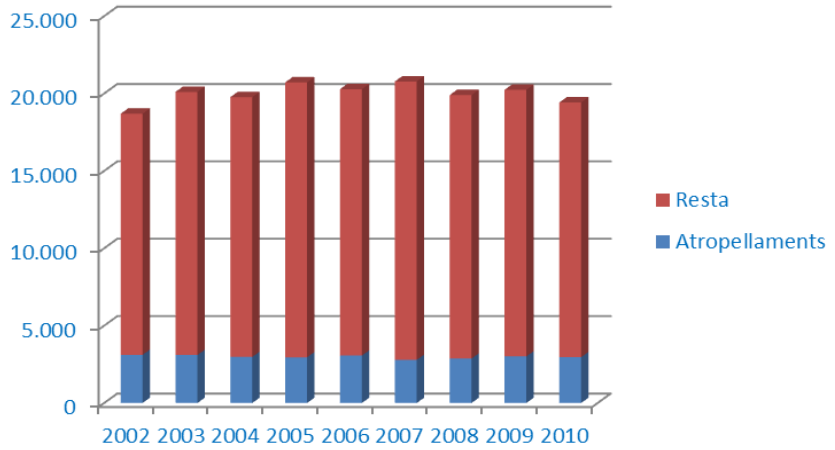
Quant als ferits greus, el passat 2010 es va trencar la tendència positiva iniciada des del 2004, en què es va passar de 584 a 315 ferits greus, la qual cosa va representar un descens del 46%. No obstant, el 2010 es va canviar aquesta tendència i es va donar un petit increment dels ferits greus

per atropellament en via urbana, passant dels esmentats 315 ferits greus als 356, la qual cosa va representar un increment de més del 13%.



Gràfic 9: Ferits greus per accidents a Catalunya en via urbana (Font: SCT, elaboració pròpia)

Finalment, podem comprovar com el nombre de ferits lleus a Catalunya per atropellament dins l'àmbit urbà s'ha mantingut força estable tots aquests anys.



Gràfic 10: Ferits lleus per accidents a Catalunya en via urbana (Font: SCT, elaboració pròpia)

Podem observar, doncs, tot i que els índexs de lesivitat per atropellaments a Catalunya s'han mantingut força estables, les xifres de mortalitat per atropellaments en la zona urbana han tingut una tendència negativa, per la qual cosa aquesta situació no es pot considerar satisfactòria i, conseqüentment, és necessari reclamar l'atenció dels poders públics i dels agents socials sobre la necessitat de prestar major atenció a aquest grup de risc, especialment sobre els grups més vulnerables, és a dir, els nens i les persones grans.

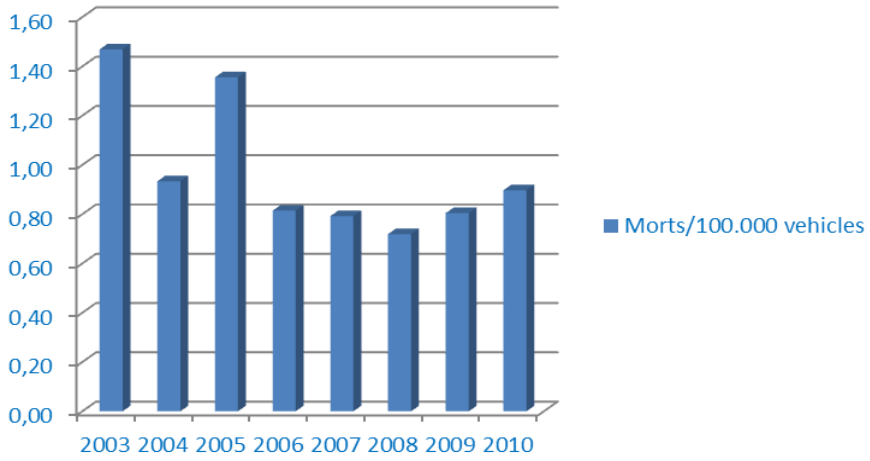
Lamentablement, no es disposen de dades oficials relatives als atropellaments a la ciutat de Vic, llevat de que l'any 2010 n'hi hagueren quaranta-quatre i l'any 2011 quaranta, sense especificar la gravetat de cadascun d'aquests accidents.

2.2. Indicadors de risc.

No obstant, aquests increments o disminucions de víctimes d'accidents amb vianants no impliquen per si mateixos que les condicions de seguretat de la via pública hagin millorat o empitjorat. Per això, cal tenir en compte altres variables com ara els indicadors de risc, els quals constitueixen una ràtio entre els anteriors indicadors d'accidentalitat i un indicador d'exposició determinat.

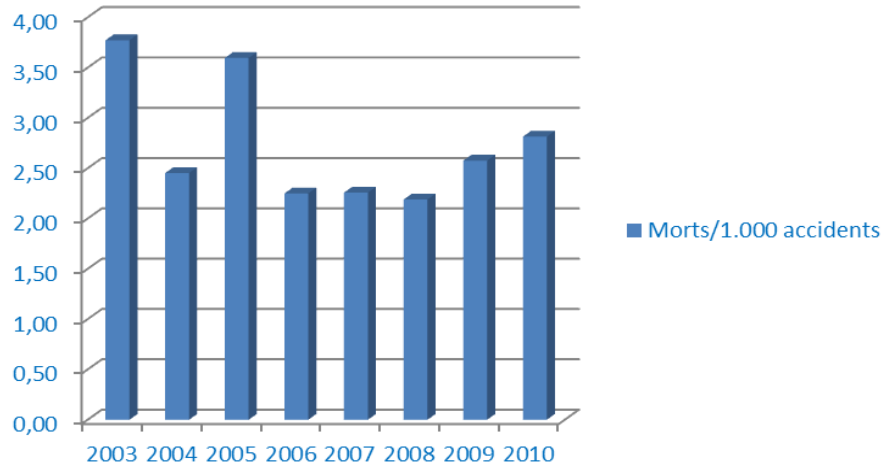
En el nostre cas, un bon indicador d'exposició podria ser el nombre de vehicles, el qual a Catalunya ha crescut un 26'6% des de 2003 al 2009. Si combinem aquest indicador amb els indicadors d'accidentalitat anteriorment detallats, podem analitzar l'evolució del risc d'atropellaments a Catalunya.

En aquest sentit, observem que el nombre de víctimes mortals per atropellaments per cada 100.000 vehicles del parc ha passat de 0'72 el 2008 a 0'90 el 2010, la qual cosa suposa que el risc de morir atropellat per un vehicle en zona urbana s'ha incrementat quasi un 25% en aquest període.



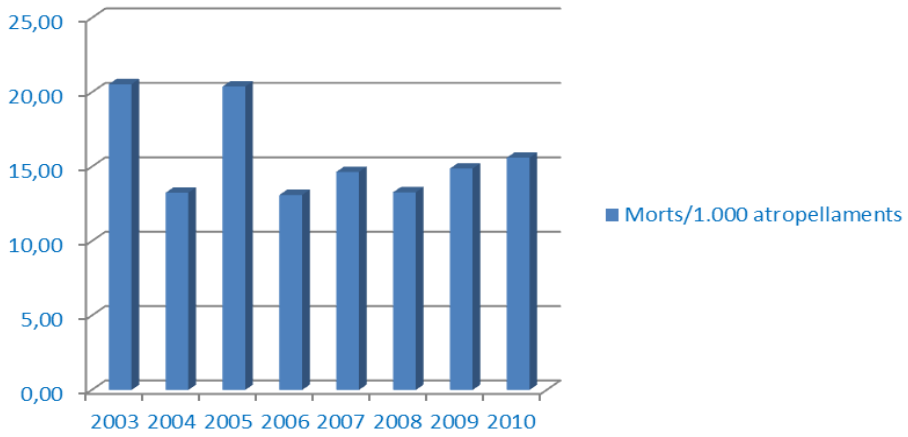
Gràfic 11: Morts per atropellament en nucli urbà per cada 100.000 vehicles (Font: SCT i IDESCAT, elaboració pròpia)

Aquesta tendència negativa l'observem també si prenem com a indicador d'exposició el nombre d'accidents amb víctimes succeïts dins els nuclis urbans a Catalunya, ja que el nombre de víctimes mortals per atropellaments per cada 1.000 accidents en nucli urbà ha passat de 2'19 a 2'81 entre els anys 2008 i 2010, la qual cosa suposa un increment del 28'56%.



Gràfic 12: Morts per atropellament per cada 1.000 accidents en nucli urbà (Font: SCT, elaboració pròpia)

Finalment, si agafem com a indicador d'exposició precisament el nombre d'atropellaments en àrea urbana es repeteix novament aquesta tendència negativa en aquest tipus de sinistralitat, de manera que el risc de morir per un atropellament per cada 1.000 atropellaments a la via urbana ha passat de 13'28 a 15'60 morts, la qual cosa suposa un increment del 17'5%.



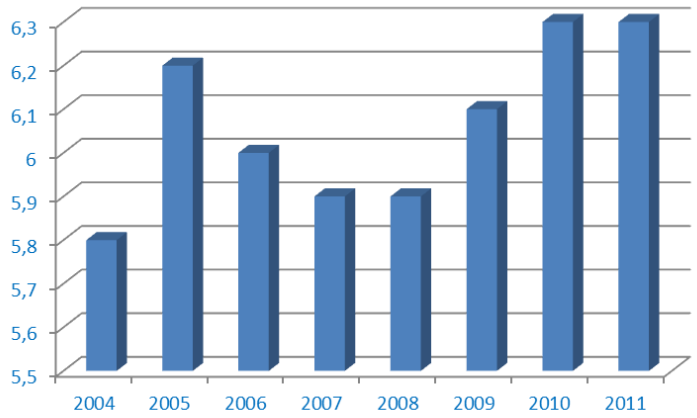
Gràfic 13 : Morts per atropellament per cada 1.000 atropellaments en nucli urbà (Font: SCT, elaboració pròpia)

A nivell local, en no disposar de dades oficials dels atropellaments ocorreguts aquests darrers anys, no es pot valorar específicament aquest indicador d'exposició, tot i que, tenint en compte que el nombre d'atropellament l'any 2010 fou de 44 i que el parc de vehicles de Vic el conformen 27.320 vehicles, resulta un indicador d'exposició de 1'61 atropellaments per cada 1.000 vehicles, quan el global a Catalunya seria molt inferior, només de 0'67 atropellaments per cada 1.000 vehicles.

2.3. Indicadors de seguretat subjectiva.

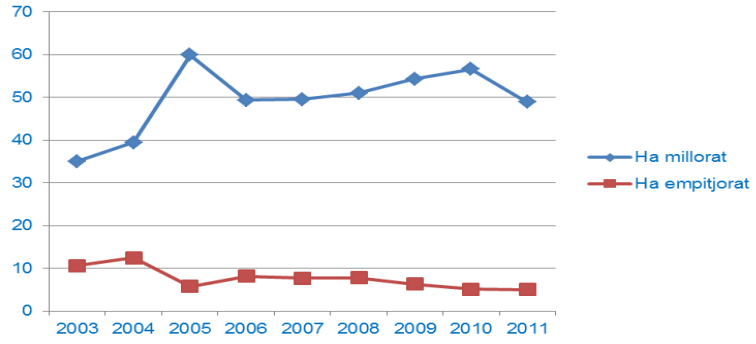
Per tal de valorar la sensació subjectiva de (in)seguretat podem recórrer a l'Enquesta de Seguretat Pública de Catalunya[5], tot i que els seus resultats inclouen tot tipus d'usuaris, conductors i vianants, i no es fa cap distinció en relació a la via urbana o interurbana, de manera que no representen suficientment la percepció de (in)seguretat dels vianants dins l'àmbit urbà.

Així, per exemple, segons dita Enquesta, la percepció del nivell de seguretat viària a les carreteres catalanes (urbanes i interurbanes) entre el 2004 i 2011 ha experimentat una tendència positiva.



Gràfic 14: Valoracions mitjanes (escala de 0 a 10) sobre el nivell de seguretat viària a les carreteres catalanes (Font: Departament d'Interior, elaboració pròpia)

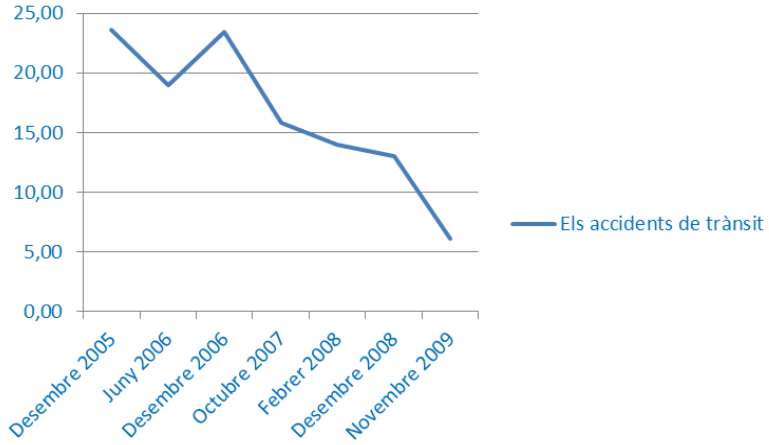
I, així mateix, la major part dels enquestats ha considerat que la seguretat viària a Catalunya ha millorat durant aquests anys.



Gràfic 15: Evolució de la percepció del nivell de seguretat viària (Font: Departament d'Interior, elaboració pròpia)

[5] Departament d'Interior (2000-2011). *Enquesta de seguretat pública de Catalunya*. Barcelona: Departament d'Interior.

Per la seva banda, el *Barómetro de opinión sobre seguridad vial*[6] que periòdicament publica la *Dirección General de Tráfico* (DGT), tot i tampoc fer cap distinció entre conductors i vianants, mostra com la preocupació social pels accidents de trànsit ha anat minvant durant aquests anys a Espanya.



Gràfic 16: Evolució de la percepció dels accidents de trànsit com a problemàtica social (Font: DGT, elaboració pròpia)

Respecte a l'àmbit local de Vic, no es disposa de cap instrument per poder valorar la percepció que els ciutadans i, particularment, els vianants tenen respecte a la (in)seguretat viària dins el municipi. Els Baròmetres municipals que anualment publicava abans l'Ajuntament de Vic no es feia cap referència específica a aquesta problemàtica, de manera que no és possible extreure cap conclusió.

2.4. La importància de la vessant subjectiva en la (in)seguretat viària dels vianants.

A part de la importància dels atropellaments de vianants en la (in)seguretat vial des la seva vessant objectiva, cal assenyalar que també tenen un component subjectiu molt important per la forta influència que poden produir en la percepció de (in)seguretat dels ciutadans de la població de Vic, tot i no disposar, com s'ha vist, de cap indicador específic sobre el seu abast.

Aquesta (in)seguretat subjectiva la configura la sensació d'incertesa, de risc o de por que tenen els vianants a l'hora de circular a peu per la ciutat i que afecten al què alguns denominen la seva **sensació tèrmica de seguretat**[7].

[6] Dirección General de Tráfico (2005-2009). *Barómetro de opinión sobre seguridad vial*. Madrid: DGT.

[7] Brotat, R. (2002). *Un concepte de seguretat ciutadana*. Revista catalana de sociologia. Número 17, pàg. 5-25.

Generalment, aquest tipus d'accidentalitat acostuma a ser molt aparatós, provocant una considerable lesivitat a les seves víctimes, i en produir-se sobretot dins els nuclis urbans, en qualsevol hora del dia i als ulls de moltes persones que en són testimonis directes, li proporciona una enorme notorietat entre els ciutadans, la qual cosa fàcilment influeix negativament sobre la percepció subjectiva d'inseguretat de la població.

A més, tal i com es desprèn de l'annex que acompanya aquest treball, a la ciutat de Vic, aquest tipus de sinistralitat viària ha tingut un ampli ressò i seguiment informatiu per part dels diferents mitjans de comunicació locals, la qual cosa ha originat a la ciutat una creixent sensació general d'inseguretat que ha facilitat la incorporació d'aquesta problemàtica no només dins l'agenda pública del municipi sinó també, posteriorment, dins l'agenda política del consistori, el qual ha començat a emprendre mesures concretes per reduir els atropellaments.

A tal efecte, el govern local ha afrontat aquesta sinistralitat principalment des de tres àmbits a través d'una campanya amb el títol *"Vic, movem-nos amb seguretat"*: per un costat, des de la vessant repressiva, amb l'establiment de controls de velocitat amb radar per part de la Guàrdia Urbana en les zones més problemàtiques i on s'han concentrat la gran majoria d'atropellaments (la qual cosa no significa pas que aquestes zones siguin necessàriament les més insegures); per un altre costat, des d'una vessant situacional, amb la instal·lació de passos de vianants asimètrics en els trams on també s'han concentrat un major nombre d'atropellaments, l'eliminació de places d'aparcament en les zones col·lindants als passos de vianants per tal de millorar la visibilitat dels usuaris i, posteriorment, té previst la retolació de missatges de conscienciació i prudència en alguns dels passos de vianants; i, finalment, des de la sensibilització amb un conveni amb el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), amb el qual es pretén incorporar els recursos de *RACC Educa* en la tasca de formació de la seguretat viària a les escoles i instituts vigatans, convocar localment el concurs *Joves i Conducció* i la representació de l'obra de teatre familiar *"STOP. Una nova aventura dels Superagents de la Ketty"* dirigida als infants de 6 a 11 anys.

Consegüentment, s'ha tendit principalment a afrontar aquesta problemàtica de (in)seguretat en la seva vessant objectiva, deixant de banda la subjectiva. En altres paraules, no sembla que s'hagi tingut en compte la resta d'actors socials implicats, ni tampoc que s'hagi fet una diagnosi acurada sobre els diferents problemes existents per a la seguretat dels vianants, amb una prèvia identificació i un anàlisi detallat de les possibles causes d'aquest tipus d'accidentalitat, a banda de les xifres objectives de sinistralitat. És més, amb aquest increment de controls i presència policials probablement el que ha aconseguit és augmentar encara més aquesta sensació d'inseguretat.

Però per afrontar eficaçment aquesta problemàtica és necessari no només actuar sobre les xifres objectives de sinistralitat amb vianants anteriorment esmentades, sinó que també cal actuar igualment sobre la percepció d'inseguretat dels ciutadans quan circulen a peu per la ciutat de Vic.

D'aquesta manera, no només cal incidir en els punts o trams de major concentració d'accidents (TCA) amb vianants, sinó també en aquells en que, tot i no tenir unes xifres de sinistralitat importants, els vianants perceben igualment inseguretat, ja sigui per l'excés de velocitat dels vehicles, la velocitat inadequada, les petites dimensions de les voreres, la contínua invasió de vehicles sobre les voreres, la manca de visibilitat a l'hora de creuar, la manca de passos habilitats o per qualsevol altra circumstància. Per tant, per això serà imprescindible la participació dels ciutadans a l'hora de dissenyar qualsevol política pública que es vulgui adoptar.

De poc servirà adoptar polítiques públiques que pretenguin simplement reduir estadísticament els índexs d'accidentalitat amb vianants si no van acompanyades d'altres mesures que ajudin a incrementar la percepció subjectiva de seguretat dels seus ciutadans.

Cal tenir en compte que qualsevol alteració de la sensació d'inseguretat en els ciutadans d'un municipi pot tenir conseqüències directes sobre la vida social de la ciutat, ja que els vianants, que són el cor i l'ànima de totes les ciutats, poden tenir por a circular pels carrers o a creuar els carrers i, d'aquesta manera, abandonar els espais on no poden anar a peu amb tranquil·litat, la qual cosa pot donar lloc al sorgiment d'espais marginals o a la degradació de la qualitat de la seva vida urbana.

3 UNA PROBLEMÀTICA MERAMENT LOCAL?

3.1. Una problemàtica principalment local.

Per la seva localització eminentment urbana i per qüestions merament de proximitat, qualsevol política pública que es pretengui implementar per afrontar els atropellaments de vianants s'haurà de fer necessàriament des de l'àmbit local, concretament des del municipi vigatà. L'eficàcia i la sostenibilitat de qualsevol política de prevenció dels atropellaments, independentment de qui la defineixi, dependrà de que sigui portades a terme a nivell local.

Cal tenir en compte que moltes de les actuacions a prendre per reduir aquest tipus de sinistralitat afectaran l'entramat urbanístic, la mobilitat i la xarxa viària del municipi i requeriran la participació de la ciutadania, de manera que seria absurd implantar qualsevol política pública des d'un àmbit diferent del local o, com a mínim, sense la participació predominant del govern local.

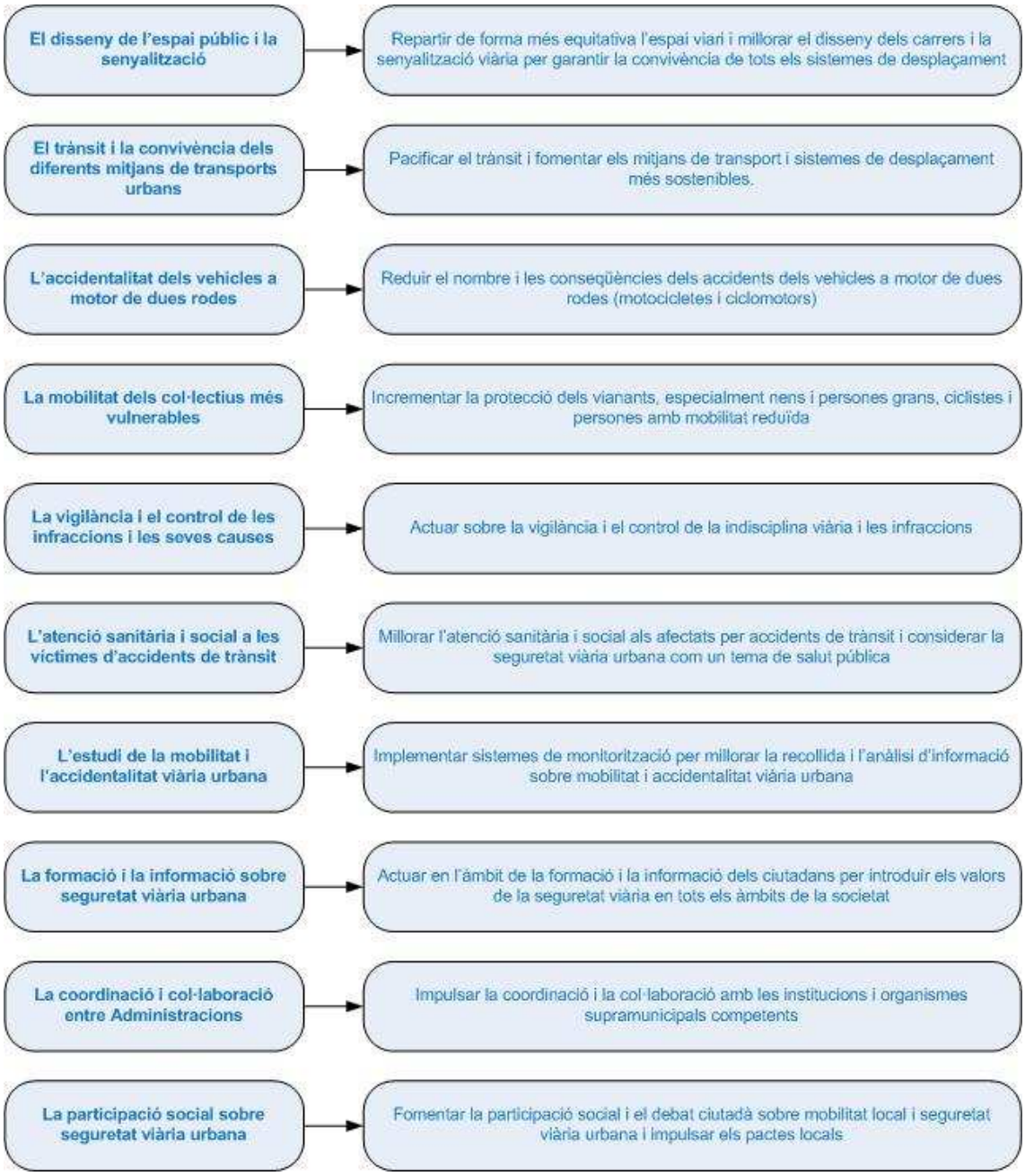
I l'instrument principal a través del qual el govern local pot articular aquestes actuacions és el **Pla local de seguretat viària (PLSV)**, el qual és un document que hauria de marcar les directrius i actuacions a realitzar en el municipi de Vic per millorar la seguretat viària i reduir el nombre d'accidents. Actualment, des de l'any 2008 es disposa d'un PLSV al municipi, tot i que, darrerament, a conseqüència de l'increment d'atropellaments i de la inseguretat viària, s'han iniciat els passos per revisar-lo.

No obstant, l'objectiu prioritari de les actuacions en matèria de mobilitat urbana no hauria de ser tant la fluïdesa del trànsit, sinó la seguretat de tots els usuaris de la via pública, especialment dels vianants, que són els més vulnerables, d'acord amb la següent jerarquia de prioritats:

Vianants	**Màxima prioritat**
Transport públic col·lectiu	↓
Ciclistes	↓
Vehicles de transport de mercaderies	↓
Vehicles de dues rodes	↓
Vehicles privats	**Mínima prioritat**

Gràfic 17: Jerarquia de prioritats en matèria de mobilitat urbana (Font: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, elaboració pròpia)

Malgrat existir a Catalunya un manual guia per a l'elaboració d'un PLSV[8], editada pel SCT, aquest instrument hauria d'incidir principalment sobre els següents **àmbits d'actuació** i presentar, almenys, els següents objectius[9]:



Gràfic 18: Contingut d'un PLSV (Font: DGT, elaboració pròpia)

Per tant, qualsevol actuació o política tendent a actuar sobre aquesta tipologia de sinistralitat amb vianants dins el municipi de Vic s'hauria d'ubicar dins aquest PLSV, ja que els atropellaments són

[8] Servei Català de Trànsit (2006). *Pla local de seguretat viària. Manual Guia.* Barcelona: SCT.

[9] Dirección General de Tráfico (2004). *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 -2008*. Madrid: DGT.

un problema més de seguretat viària de tot el municipi i, conseqüentment, qualsevol actuació aïllada difícilment no obtindria uns resultats positius sostenibles.

A més, a través d'aquest PLSV es podrà establir un ampli espai de col·laboració entre les autoritats locals i els diferents actors de la societat civil implicats o afectats i permetrà impulsar mecanismes transversals de coordinació i de col·laboració amb la resta d'Administracions supramunicipals ja que moltes de les actuacions a dur a terme estan fora de les competències dels governs locals, de manera que necessitarà la participació ciutadana i la implicació de la resta d'Administracions.

3.2. Una problemàtica només local?

Però una cosa és adoptar una política pública de seguretat des de l'àmbit local i una altra, molt diferent, cedir tota la responsabilitat als consistoris locals. De fet, la sinistralitat amb vianants s'ha convertit en un problema social global que només és abordable amb la participació de tots els nivells de l'Administració Pública.

Així, estan implicats en aquesta problemàtica les institucions europees, l'Administració estatal, els governs autonòmics i, òbviament, les Administracions locals. És necessari que cada organisme públic intervingui, des del seu respectiu àmbit competencial, amb propostes i mesures educatives, tècniques, legislatives, policials o de control per així poder trobar col·lectivament respostes a aquesta complexa qüestió dels atropellaments, si bé l'Administració local hauria de representar el paper central.

No obstant, aquesta relació institucional en matèria de seguretat viària hauria d'evolucionar de la cooperació cap a la subsidiarietat, de manera que la gestió d'aquesta problemàtica es dugui a terme en el nivell més pròxim als ciutadans (és a dir, el local) i que la resta de nivells superiors (europeus, estatals o autonòmics) només intervinguin quan el nivell inferior no pugui donar respostes a aquesta problemàtica. Es tracta, doncs, de superar el tradicional sistema de gestió pública burocràtic basat en les competències transferides cap a un nou model de gestió de polítiques públiques encaminat a buscar solucions de manera complementària i col·lectiva a aquests problemes ciutadans en matèria de seguretat viària.

Però per a això, cal abandonar eventuals paternalismes i reforçar el paper de l'Administració local per tal que pugui exercir aquesta responsabilitat que li correspon i, d'acord amb aquest principi de subsidiarietat, facilitar els recursos suficients per poder intervenir eficaçment en la resolució d'aquesta problemàtica que li afecta tant directament i en el que, ja sigui per manca principalment de capacitat normativa o de competències, només pot intervenir parcialment. És necessari, doncs, integrar o relacionar qualsevol política de seguretat viària tendent a reduir la sinistralitat amb vianants amb altres polítiques relacionades amb el transport, la salut pública, l'urbanisme, etc.

Cal tenir en compte que, tot i la seva localització urbana, els atropellaments de vianants són un important problema d'inseguretat generalitzat a tot el territori (ja sigui autonòmic, estatal, europeu o mundial) de manera que totes i cadascuna d'aquestes institucions, i no només els governs locals, han de prendre necessàriament part activa i col·laborar mútuament per poder així proporcionar major seguretat els vianants i, en la mesura del què sigui possible, compatibilitzar al màxim el trànsit rodat amb el trànsit a peu. En aquest sentit, els atropellaments i, per extensió, la resta d'accidents de trànsit amb víctimes, representen un problema molt important de salut pública i suposen un elevat cost per al conjunt d'Administracions Públiques, de manera que no es pot deixar únicament la seva gestió als governs locals, sinó que cal establir mecanismes de treball transversal, de coordinació, de col·laboració i de cooperació efectiva entre elles per oferir una resposta conjunta, tot i el rol central que han de representar els governs locals. A tall d'exemple, caldria implementar mecanismes de suport financer a la implementació de qualsevol pla local o, fins i tot, incentius per premiar els esforços locals que assoleixin els objectius locals que s'hagin pogut proposar.

3.2.1. Un problema de salut pública.

Les lesions ocasionades per atropellaments són una problemàtica de primera magnitud i no només una problemàtica derivada de la mobilitat de les persones i dels vehicles. Històricament, s'ha tendit a considerar la (in)seguretat viària com una problemàtica relacionada quasi exclusivament amb la mobilitat i el transport, limitant-se principalment a construir unes millors infraestructures i gestionar el constant creixement de la circulació. No obstant, progressivament s'ha anat considerant les lesions per accidents de trànsit i, conseqüentment, els atropellaments, també com una problemàtica de salut pública, de manera que és necessari adoptar també polítiques públiques dirigides a la prevenció dels eventuals traumatismes causats pel trànsit.

En aquest sentit, una millor prevenció d'aquestes eventuals lesions aportaria grans beneficis per al sector sanitari ja que es reduirien les hospitalitzacions i la gravetat dels traumatismes ocasionats, a banda del fet que, indirectament, un cop s'hagin garantit unes condicions més segures per als vianants, un major nombre de persones podrien adoptar l'hàbit saludable de caminar o anar amb bicicleta sense haver de témer per la seva seguretat personal.

Precisament, l'Organització Mundial de la Salut (OMS)[10] preveu que els traumatismes causats per accidents de trànsit passaran a ser la tercera causa de malaltia l'any 2020, quan el 1990 es trobava en el novè lloc.

[10] Organización Mundial de la Salud (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: OMS.

1990		2020	
Rango	Enfermedades o traumatismos	Rango	Enfermedades o traumatismos
1	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedades diarreicas	2	Depresión unipolar grave
3	Trastornos perinatales	3	Traumatismos causados por el tránsito
4	Depresión unipolar grave	4	Trastornos cerebrovasculares
5	Cardiopatía isquémica	5	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6	Trastornos cerebrovasculares	6	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
7	Tuberculosis	7	Tuberculosis
8	Sarampión	8	Guerras
9	Traumatismos causados por el tránsito	9	Enfermedades diarreicas
10	Anomalías congénitas	10	VIH

AVAD: años de vida ajustados en función de la discapacidad. Medición del desequilibrio en salud que combina información sobre el número de años perdidos por muerte prematura y la pérdida de salud por discapacidad.

Gràfic 19: Canvi de rang de les 10 causes principals de la càrrega mundial de morbiditat segons els AVAD perduts (Font: OMS, elaboració pròpia)

Per tant, en representar els atropellaments de vianants un problema important de salut pública, obliga al conjunt d'Administracions Públiques, i no només les locals, a intervenir activament sobre dita problemàtica.

Fins i tot, l'any 2004, sota el lema *"la seguretat viària no és accidental"*, l'OMS va dedicar el seu Dia Mundial de la Salut a la prevenció dels accidents de trànsit i al desenvolupament de la seguretat viària com una activitat de salut pública.

3.2.2. Un problema econòmic.

Al marge de la tragèdia humana associada als accidents de trànsit amb vianants, una altra de les raons principals per les quals no es pot deixar la prevenció de la sinistralitat amb vianants

únicament a mans de les autoritats locals és l'elevat cost social i econòmic que suposa aquest tipus de sinistralitat i, consegüentment, el benefici associat que comportaria qualsevol estratègia de prevenció global a tot el territori.

Estimar els costos dels accidents i els traumatismes causats pels atropellaments de vianants pot ajudar a la resta d'Administracions supralocals comprendre la gravetat de la problemàtica i els avantatges d'invertir en mesures per prevenir-los, tot i que el sofriment personal de les víctimes d'accidents greus de circulació no es pot expressar mai únicament en termes econòmics. Cap quantitat de diner pot compensar la pèrdua d'un familiar proper o una invalidesa.

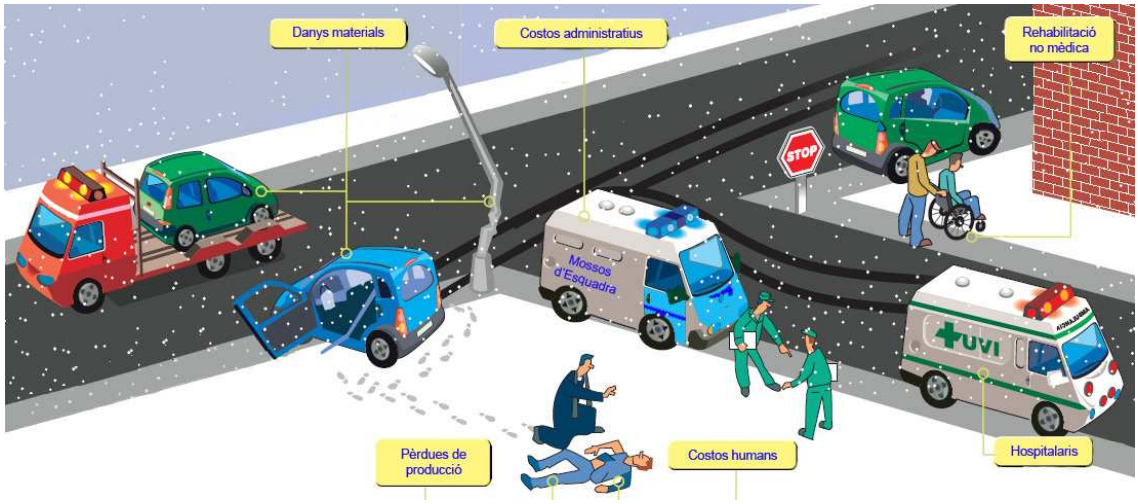
Per això, cal estimar l'impacte general que produeix aquest tipus de sinistralitat sobre l'economia d'un país o d'un territori ja que sense dita estimació, dificulta l'adopció de qualsevol decisió, inversió o política pública tendent a reduir els sinistres amb vianants. També es facilita qualsevol valoració estadística sobre el benefici mitjà de la prevenció d'una víctima individual ja que permet relacionar aquest benefici amb els costos de les mesures concretes sobre seguretat viària adoptades.

No obstant, a Espanya no hi ha consens a l'hora de determinar la metodologia de valoració d'aquests costos i els conceptes que cal incloure. En aquest sentit, cal tenir en compte que els costos associats als accidents de trànsit impliquen una àmplia varietat de conceptes, com ara els tractaments mèdics, els danys materials i immaterials, els danys morals, les despeses legals, etc. Alguns d'aquests costos poden ser mesurats en termes monetaris ja que existeix un mercat que permet quantificar-los (com poden ser els danys materials), però molts d'altres són difícilment quantificables. A més, alguns d'aquests costos són assumits per la societat, mentre que d'altres són directament assumits per les persones implicades en els accidents o, més indirectament, per les seves companyies asseguradores.

A Espanya, fins fa poc, el criteri de valoració oficial dels accidents utilitzava com a valors de referència 11 milions de les antigues pessetes de l'any 1992 per a morts i 3'3 milions de pessetes per a ferit a partir d'un estudi de l'antic *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*[11]. Actualment, atenent a les variacions de l'IPC des d'aleshores equivaldria a uns 120.000 euros per a mort i uns 36.000 euros per a ferit. Aquestes valoracions es basaven únicament en les dades proporcionades per les companyies d'assegurances. Posteriorment, la Comissió Europea va encarregar el 1990 un estudi, enquadrat dins l'acció COST 313[12], en el que es pretenia revisar la forma amb la que estimaven 13 països, entre ells Espanya, els costos d'accidents de trànsit i es van formular recomanacions sobre com s'haurien de quantificar.

[11] Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1992). *Recomendaciones para la evaluación económica, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras*. Madrid: MOPT.

[12] Alfaro, J. L., Chapuis, M. & Fabre, F. (1994). *Cost 313: Coût socio-économique des accidents de la route. Rapport final*. Luxembourg, Commission of the European Communities.



Gràfic 20: Cost dels accidents de trànsit (Font: DGT, elaboració pròpia)[13].

En aquest sentit, es van agrupar aquests costos en dues categories principals:

a. Els **costos per víctima**, que inclou aquells directament imputables a cadascuna de les víctimes dels accidents, com ara els danys personals. Dins aquests es distingeixen:

- Els **costos mèdics o de rehabilitació mèdica**, com ara els derivats de l'assistència sanitària en el moment de l'accident, el tractament hospitalari o ambulatori, etc.
- Els **costos de rehabilitació no mèdica**, com ara els derivats de l'eventual adaptació de l'habitatge per a persones amb discapacitat, de transport privat especial per a aquests, de rehabilitació ocupacional, etc.,
- Els **costos de pèrdua de capacitat productiva**, consisteix en estimar el cost que suposa a la societat la pèrdua de la capacitat productiva en cas de defunció o per caure de baixa laboral per les ferides produïdes per l'accident.
- Els **costos humans**, com ara la pèrdua d'esperança de vida de les víctimes, el patiment físic i moral de la víctima i dels seus familiars i amics.

b. Els **costos per accident**, que inclou la resta de costos associats amb l'accident.

- Els **danys materials** a conseqüència de l'accident.
- Els **costos administratius**, derivats de l'actuació dels cossos policials, bombers o de l'Administració de Justícia.

[13] Dirección General de Tráfico (2003). *Los accidentes nos cuestan 15.390 millones*. Tráfico, núm. 158, pàg. 21-23.

Gràfic 21: Cost dels accidents de trànsit (Font: COST 313, elaboració pròpia)

Òbviament, cadascun d'aquests elements haurà de ser valorat d'acord amb la informació disponible en cada cas, de manera que existiran diferents tècniques de valoració, principalment les següents:

- D'una banda, el **mètode dels costos d'indemnització**, el qual es realitza a través del cost que suposa per a la societat el restablir la situació que hi havia abans de produir-se l'accident. És precisament el que recomana l'estudi COST 313 per estimar els costos materials, mèdics, de rehabilitació no mèdica i administratius. Així mateix, en alguns països també s'utilitza aquest mètode per valorar els costos humans, a través de la mitjana de les eventuals indemnitzacions pagades a víctimes, parents o familiars per les companyies asseguradores.
- D'altra banda, el **mètode del capital humà**, el qual estima el cost que suposa per a la societat la mort d'un dels seus membres o quan aquest queda discapacitat, basant-se en el valor del temps de treball o en el valor de la producció. És el que s'empra usualment per estimar els costos de pèrdua de capacitat productiva.
- I, finalment, el **mètode de la disposició al pagament**, el qual es realitza a través de les preferències declarades en entrevistes o qüestionaris pels quals s'intenta estimar el valor que els individus estan disposats a pagar per evitar accidents o les seves conseqüències negatives. Concretament, aquest és el mètode recomanat per l'estudi COST 313 i adoptat per països com ara Regne Unit, Estats Units, Noruega, Suècia, Països Baixos o Suïssa per valorar els costos humans i per valorar una vida estadística[14] i estimar oficialment el què es denomina el *valor*

[14] Per *vida estadística* s'entén la vida que es perdria en el cas de que el risc de mort es fes realitat, desconeixent *a priori* qui és la persona que va a morir, és a dir, és una vida sense nom ni cognoms, ja que és impossible valorar la vida d'una determinada persona.

d'una vida estadística (VVE)[15], ja que el què es valora és la vida per si mateixa. En altres paraules, amb aquest mètode es pretén que el valor de la seguretat es correspongui amb les preferències declarades o revelades pels ciutadans i no pas en determinades preferències o decisions de les autoritats públiques.

A partir d'aquest VVE, si sumem la resta d'elements degudament valorats, obtindrem el cost total per víctima en un accident de trànsit o, en altres paraules, el valor total que representa evitar o prevenir una defunció (VPF)[16]. Aquest valor és precisament el que haurien d'utilitzar els organismes públics per comptabilitzar els costos socials de la sinistralitat viària a Espanya i per quantificar així els beneficis de les mesures de seguretat viària que es pretenguin adoptar.

Amb la finalitat d'estimar aquests VVE i VPF en el context dels accidents de trànsit i en base als criteris abans esmentats, recentment la DGT ha promogut un estudi a nivell estatal a través de les Universitats de Múrcia i Pablo Olavide de Sevilla[17], estimant un VVE d'1'3 milions d'euros i, un VPF d'1'4 milions d'euros.

Per la seva banda, un estudi anterior del *Real Automóvil Club de España* (RACE)[18] de l'any 2002, en el qual es diferenciava les víctimes mortals de les no mortals, va estimar els següents valors econòmics per persona:

	Víctimes mortals	Víctimes no mortals
VVE (en euros)	512.830	8.320
VPF (en euros)	724.740	13.750

Gràfic 22: Estimació dels VVE i VPF en accidents de trànsit a Espanya (Font: RACE, elaboració pròpia)

Per la seva banda, la Comissió Europea, a partir de la mitjana obtinguda dels valors de deu països europeus que van optar també per aquest mètode d'estimació, va estimar el 2009 el VPF a Europa en 1'70 milions d'euros[19]. Per aquest motiu, la pròpia Comissió Europea reconeix que el cost de prevenir els accidents de trànsit és generalment molt menor que el cost econòmic dels danys personals i materials ocasionats pels mateixos.

[15] El VVE és la màxima quantitat de diners que la societat està disposada a pagar a canvi de reduir la taxa de mortalitat dels accidents de trànsit i reflexa el valor que la societat atribueix als costos humans dels accidents de trànsit. En altres paraules, estima els diners que entre tots estem disposats a pagar per tal que demà hi hagi un mort menys per accident de trànsit. No obstant, cal assenyalar que no es valora un difunt sinó que es tracta de valorar quant costa salvar una vida anònima.

[16] El VPF reflecteix tots els costos derivats d'un accident de trànsit que es poden atribuir directament a una víctima mortal.

[17] Universidad de Murcia i Universidad Pablo de Olavide de Sevilla (2011). *El valor monetario de una vida estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico*. Madrid: Dirección General de Tráfico.

[18] Real Automóvil Club de España (2002). *Estudio sobre el sector Transporte en España y su evolución: Horizonte 2010*. Madrid. RACE, pàg. 40-50.

[19] European Transport Safety Council (2011). *2010 Road Safety Target Outcome: 100.000 fewer deaths since 2001. 5th Road Safety PIN Report*. Brussel·les: ETSC.

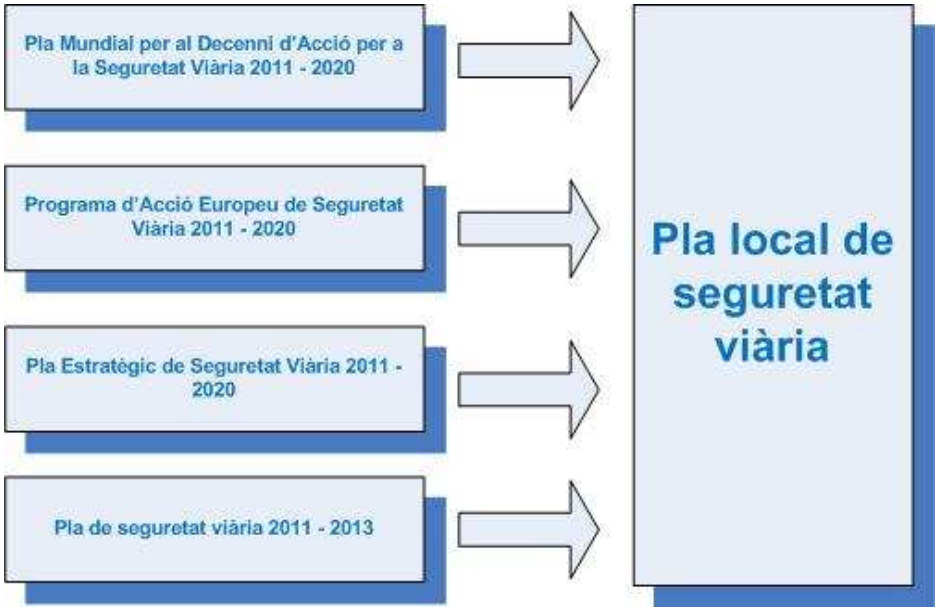
Amb anterioritat, un altre estudi de la pròpia Comissió Europea de l'any 2003 valorava el VPF a Europa en 1'5 milions d'euros en cas de defunció, 282.600 euros en cas de lesions greus i 16.300 euros en cas de lesions lleus[20].

Per això, tenint en compte aquestes estimacions i l'elevat nombre d'atropellaments a Catalunya, és clar que cal que totes les diferents Administracions Públiques es prenguin seriosament aquesta problemàtica de (in)seguretat viària i col·laborin i cooperin activament amb els governs locals.

3.3. Les diferents iniciatives supralocals.

El paper de l'Administració local, en aquest sentit, ha de ser recolzat per la resta d'institucions per tal que pugui exercir les competències que legalment té atribuïdes en aquesta matèria.

A tal efecte, els diferents organismes supralocals existents han proposat diferents iniciatives per tal d'incrementar la seguretat dels vianants en el marc de diferents estratègies globals de seguretat viària, les quals poden servir de base per a futurs PLSV.



Gràfic 23: Estratègies de les diferents Administracions Públiques supralocals en matèria de seguretat viària (elaboració pròpia)

3.3.1. Pla Mundial per al Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020.

L'11 de maig de 2001 fou la data establerta per l'Assemblea General de les Nacions Unides com a data d'inici del *"Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020"* [21], amb l'objectiu de reduir les

[20] European Transport Safety Council (2003). *Cost Effective EU transport safety measures*. Brussel·les: ETSC.

xifres de víctimes d'accidents de trànsit. Aquest és un Pla elaborat per l'OMS en el que s'anima als països a que apliquin dins el marc de la seva estratègia nacional de seguretat viària els cinc pilars bàsics següents:

- La gestió de la seguretat viària, animant a la creació d'aliances multisectorials per elaborar i executar estratègies i plans nacionals en matèria de seguretat viària, amb objectius realistes, així com recopilant dades per al seguiment i avaluació de l'estat de la seguretat viària.
- La seguretat de les vies de trànsit i de la mobilitat, augmentant la seguretat de la xarxa viària en benefici de tots els seus usuaris, especialment dels més vulnerables, com ara els vianants.
- La seguretat dels vehicles, potenciant el desenvolupament de millors tecnologies de seguretat passiva i activa dels vehicles
- La seguretat dels usuaris, elaborant programes integrals per millorar el comportament dels usuaris de la via pública, combinant l'observança de la normativa existent amb l'educació o sensibilització pública d'hàbits correctes.
- La millora en la resposta als accidents, incrementant la capacitat de resposta a les emergències ocasionades pels accidents de trànsit i millorar la capacitat dels serveis assistencials per facilitar a les víctimes tractament d'emergència apropiat i rehabilitació a llarg termini.

3.3.2. Programa d'Acció Europeu de Seguretat Viària 2011-2020.

En el context de les polítiques europees exposades en el Llibre Blanc sobre la política europea del transport 2011[22], la Comissió Europea ha elaborat un nou Programa d'Acció Europeu de Seguretat

[21] Organització Mundial de la Salut (2010). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Ginebra: OMS.

[22] Comisión Europea. *Libro blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.* COM (2011) 144. Bruselas.

Viària, que té ara com a títol *"Cap a un espai europeu de seguretat viària: orientacions polítiques sobre seguretat viària 2011-2020"* [23].

En aquest sentit, es ressalta no només la importància de la sinistralitat amb vianants i la seva especial vulnerabilitat, sinó també la insuficient atenció rebuda fins ara, proposant la creació d'una estratègia global d'actuació en matèria de lesions en accidents de trànsit i primers auxilis per incidir així en la seva major protecció.

En l'anterior Programa d'Acció Europeu de Seguretat Viària[24], que tenia com a objectiu reduir a la meitat el nombre de víctimes d'accidents de trànsit en la Unió Europea el 2010, es va constatar que tots els Estats membres s'enfrontaven als mateixos problemes de seguretat viària i, després de fer un diagnòstic al problema, va definir sis àmbits d'actuació per tal de reduir el nombre d'accidents i millorar la seguretat viària:

- Millorar la conducta dels usuaris, combinant la legislació i la vigilància policial amb l'educació i conscienciació dels usuaris.
- Millorar la seguretat dels vehicles.
- Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit.
- Incrementar la seguretat en el transport professional de mercaderies i viatgers.
- Millorar l'assistència a les víctimes d'accidents i els primers auxilis.
- Realitzar una recollida, una anàlisi i una difusió més sistemàtica i curosa de les dades sobre accidents.

Precisament, Suècia (amb el seu programa *"Perspectiva zero"*) i Holanda (amb el seu programa de *"Seguretat sostenible"*) foren els països que van obtenir millors resultats ja que van establir sistemes de control més eficaços i a la vegada van actuar de manera coordinada i transversal entre els diferents actors implicats. Una mostra més, doncs, de que les iniciatives aïllades pràcticament mai funcionen.

Amb aquest nou programa d'acció es pretén establir un marc general i una sèrie d'objectius ambiciosos per guiar les diferents estratègies nacionals i locals, d'acord amb l'esmentat principi de subsidiarietat. A tal efecte proposa:

- Crear un marc de cooperació basat en l'intercanvi de millors pràctiques en el si de la Unió Europea.

[23] Comisión Europea. *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.* COM (2010) 389. Bruselas.

[24] Comisión de las Comunidades Europeas. *Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida.* COM (2003) 311. Bruselas.

- Adoptar una estratègia sobre lesions i primers auxilis per abordar la necessitat de reduir el nombre de ferits en accidents de circulació.
- Millorar la seguretat dels usuaris més vulnerables de la carretera.

Els objectius estratègics d'aquest Programa són:

- Millora de l'educació i la formació dels usuaris de la xarxa viària.
- Major compliment de les normes de circulació, establint l'intercanvi transfronterer d'informació en l'àmbit de la seguretat viària i desenvolupant una estratègia comuna de compliment de les normes de seguretat viària.
- Major seguretat de les infraestructures viàries.
- Potenciació en la seguretat dels vehicles.
- Promoció de l'ús de les tecnologies modernes per incrementar la seguretat viària.
- Millora dels serveis d'emergència i atenció en accidents de trànsit i primers auxilis.
- Protecció dels usuaris més vulnerables de la xarxa viària, especialment vianants.

3.3.3. Pla Estratègic de Seguretat Viària 2011-2020.

A nivell estatal, l'any 2010 es va aprovar el *Plan Estratégico de Seguridad Vial para los años 2011-2020*[25], el qual pretén reduir el nombre de víctimes d'accidents de trànsit i, més concretament, s'imposa com un dels objectius principals, entre altres, reduir en un 30% els atropellaments en zona urbana.

A tal efecte, pretén incorporar al vianant com a usuari actiu de la xarxa viària amb drets i obligacions a través de les següents actuacions:

[25] Espanya, Dirección General de Tráfico (2011). *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*. Madrid.

- Promovent el desplaçament a peu com a mecanisme de mobilitat eficient, el qual, a part de ser ecològic, contribueix a millorar la salut. A tal efecte, proposa reformes legislatives que converteixin als vianants en usuaris actius i protegits.
- Proporcionant espais segurs de mobilitat per a vianants, millorant els passos de vianants, semàfors, la visibilitat, amplada i disseny de la calçada i reduint la velocitat en les zones de major trànsit de vianants.
- Millorant el coneixement sobre l'accidentalitat dels vianants i la seva mobilitat a fi de localitzar els trams de concentració d'atropellaments, l'impacte de l'estructura i vehicles i altres factors fins ara no considerats.

3.3.4. Pla de Seguretat Viària 2011-2013.

A nivell català, la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV), òrgan de participació i consultiu adscrit al SCT, va aprovar el Pla de Seguretat Viària 2011-2013, l'objectiu principal del qual és reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus enregistrats l'any 2010.

Com a novetat dels anteriors Plans de Seguretat Viària (PSV), aquest fixa també la seva atenció en els ferits greus, per tal de configurar així una imatge més fidedigna de les conseqüències de la sinistralitat viària.

Per acomplir amb aquest objectiu, aquest PSV contempla cinc àmbits d'actuació:

- Àmbit polític, a través d'una estratègia d'actuació i comunicació que, des del lideratge i la implicació de les institucions públiques, involucri tota la població en la millora de la seguretat viària.
- Àmbit metodològic, potenciant un sistema de gestió de la seguretat viària que analitzi les tant diverses causes de l'accidentalitat viària.

- Àmbit de reducció de l'accidentalitat, incidint sobre els factors de risc de patir un accident.
- Àmbit d'educació i formació, potenciant un canvi cultural i sensibilitzar la ciutadania respecte a la necessitat d'una mobilitat segura i respecte a la problemàtica de la sinistralitat viària.
- Àmbit de recerca i desenvolupament, potenciant la recerca i la investigació en matèria de trànsit i seguretat viària com a base fonamental per avançar en els diversos camps d'actuació a favor de la seguretat viària.

A diferència del Pla estratègic estatal, aquí no s'estableix cap objectiu específic i concret per reduir la sinistralitat amb vianants, ni cap de les 27 línies estratègiques, ni cap de les setanta accions que conté aquest PSV s'adreça de manera directa als vianants. És una altra mostra més de com el vianant novament queda en un segon terme a l'hora de dissenyar una política de seguretat viària.

3.4. Una oportunitat per a la governança local.

Tot i que qualsevol política pública tendent a reduir la sinistralitat de vianants s'hauria d'emprendre des de l'àmbit local, caldrà la participació no només de l'Ajuntament de Vic i de la resta d'Administracions Públiques territorials, sinó també dels diferents actors socials implicats, en especial els col·lectius que tenen relació amb les persones grans i els infants (com ara les AMPA de les llars d'infants, escoles i instituts de la localitat o els casals i associacions de la gent gran existents a la ciutat), els quals són precisament la franja de la població amb major risc per aquest tipus de sinistralitat.

Però no cal oblidar tampoc la resta d'actors socials que poden estar igualment implicats, com ara les associacions de veïns, d'usuaris de les bicicletes, dels usuaris dels transports públics, de les persones amb discapacitat, de conductors, de les víctimes d'accidents, de comerciants i botiguers, entitats municipalistes, l'empresa concessionària del servei municipal d'autobusos, les associacions dels taxistes locals, la indústria de l'automoció, els mitjans de comunicació, les autoescoles, les companyies d'assegurances, etc.

Totes les persones que conformen aquests col·lectius són, al mateix temps, usuaris de la via pública, ja sigui com a conductors o com a vianants, de manera que es veuran afectats per qualsevol política pública que es pretengui adoptar i seria molt positiva la seva participació en el seu disseny, planificació o implementació. Cal recordar que no només es tracta de reduir la sinistralitat de vianants, sinó que cal compatibilitzar pacíficament també la llibertat de circulació de la resta d'usuaris de la via pública, de manera que el seu exercici esdevingui el màxim de segur per a tothom. S'ha d'assolir no només una mobilitat segura, sinó també sostenible i dita sostenibilitat en matèria de mobilitat urbana requereix la convivència pacífica de tots els mitjans de transport, sempre tenint en compte, però, que els desplaçaments a peu són els que tenen associat un risc més gran.

Per tant, no serà suficient que les Administracions Públiques es limitin a assegurar-se que els conductors, els vehicles i els vianants compleixin rigorosament el codi de circulació per reduir els atropellaments i, en cas contrari, denunciar-los, sinó que caldrà anar més enllà i serà necessari adoptar probablement altres mesures integradores i inclusives que afectaran, per exemple, la planificació urbanística de les ciutats, la configuració de la xarxa viària urbana o la introducció de campanyes educatives o informatives, entre altres.

Les diferents Administracions Públiques o el sistema de justícia penal (policia, tribunals i sistema penitenciari) no poden per si mateixos afrontar la prevenció de la sinistralitat amb vianants. És tasca de tots. I és en aquest àmbit de prevenció, on el rol de les autoritats locals ha d'esdevenir central, garantint la sostenibilitat de les diferents polítiques públiques que eventualment es puguin adoptar i un model de governabilitat amb la participació de tots els actors, públics i privats, implicats. Cal configurar una consciència social comuna i per això cal aquesta participació, tant en la formulació com en la implementació de les polítiques públiques que es vulguin adoptar, superant els models tradicionals de gestió pública weberiana i adoptar un model de gestió de **governança local**, creant un marc de cooperació que permeti aquesta participació responsable i eficient dels diferents actors socials implicats.

La governança local es presenta com el model més idoni per afrontar aquest problema d'inseguretat derivat pels atropellaments en les xarxes urbanes ja que els governs locals, a diferència de la resta d'Administracions Públiques territorials, parteixen amb l'avantatge de conèixer millor el seu municipi, els possibles actors socials implicats, la realitat local, la configuració urbanística de la ciutat, els recursos tècnics, humans i econòmics disponibles i, en general, els principals problemes de (in)seguretat viària de la ciutat.

A més, aquesta governança local, amb un àmbit territorial més restringit, facilitarà la incorporació i la participació activa de la societat civil tant en el disseny com en la implementació de qualsevol

política pública de seguretat que es vulgui adoptar, ja que aquesta es troba més pròxima i implicada.

A través d'aquesta governança local permetrà assolir principalment dos objectius:

- D'una banda, acordar i implementar una estratègia de prevenció amb la comunitat local i la policia.
- I, de l'altra, a llarg termini i que haurà de ser un dels objectius centrals del consistori, construir una cultura de prevenció cohesionadora. És a dir, l'adquisició, per part de la comunitat local, d'una actitud de responsabilització envers aquesta problemàtica i no de simple delegació exclusiva cap a la policia o a les autoritats locals.

No obstant, construir aquesta cultura de prevenció requereix temps i necessita, sobretot, generar aquesta capacitat de desenvolupar una governabilitat en la ciutat que tingui en compte els interessos divergents dels actors socials implicats.

En el nostre cas, doncs, l'objectiu principal és garantir la seguretat de les persones quan es desplacen pels carrers de la ciutat de Vic i per assolir-lo tots els agents socials implicats han de complir el seu respectiu paper i, per tant. Cal aquest ampli consens social que permeti assolir resultats reals i sostenibles en el temps.

A més, en moltes ocasions les associacions socials són capaces d'arribar millor als ciutadans i assolir els objectius proposats pel consistori local i, conseqüentment, majors graus d'eficàcia en la implementació de les propostes formulades.

La societat i els ciutadans en general tenen una part important de la responsabilitat de que la mobilitat sigui cada cop més segura. No obstant, les bones pràctiques no s'improvisen. Cal temps i que darrera hi hagi esforços pedagògics que eduquin a la ciutadania per a la mobilitat segura. El nivell de risc viari que té avui en dia una persona pel simple fet de moure's en un entorn urbà determina que hagi de ser informada i educada per tal que pugui moure's de forma còmoda i segura, respectant i fent-se respectar en tot moment.

Tanmateix, es parteix amb un handicap important que és la manca de consciència col·lectiva dels vianants. A diferència dels conductors, que disposen de diferents associacions de conductors (RACC, RACE, entre altres) o de les víctimes d'accidents de trànsit, que disposen de tantes altres (STOP Accidentes, DIA, P(A)T-AP(A)T, TRACE, entre altres), a Catalunya no existeix cap associació de vianants amb la mateixa notorietat que les anteriors. En tot cas, hi ha l'associació Catalunya Camina, la qual, però, sigui per manca de suport institucional, sigui per manca de consciència social col·lectiva, ha tingut escassa implementació al territori català.

Per tant, doncs, per tal de poder implementar una veritable governança local en la gestió de les polítiques públiques de seguretat viària per reduir els atropellaments a Vic ha de ser facilitar i

impulsar al municipi la creació d'una certa consciència social col·lectiva entre els vianants, ja sigui creant una associació *ad hoc* o a través d'altres associacions ja existent a Catalunya, com és Catalunya Camina.

Finalment, per tal de poder dur a terme eficaçment aquest model de governança local, caldrà igualment establir els mecanismes de cooperació i col·laboració entre les diferents institucions públiques per ampliar el seu abast, ja que alguns dels actors implicats (com ara la indústria de l'automoció o part del sistema de justícia penal) estan fora de l'àmbit competencial o d'influència de l'Administració local.

Tanmateix, aquesta governança requerirà d'un clar lideratge municipal, amb implicació de tots els polítics, tècnics i departaments de l'Administració local. Aquest lideratge serà imprescindible per mobilitzar la societat civil, així com les diferents Administracions, ja que, com s'ha esmentat, la sinistralitat amb vianants es tracta d'una problemàtica que s'ha d'enfrontar des de l'àmbit local (la qual cosa, repetim, no significa que es tracti d'una problemàtica merament local).

4 EL PAPER DE LA JUSTÍCIA PENAL

Com amb qualsevol problema d'(in)seguretat, el paper del sistema de justícia penal davant dels atropellaments de vianants és important, sobretot en relació al subsistema policial, la qual serà la responsable de dur a terme la majoria d'actuacions.

Gràfic 24: Sistema de justícia penal (elaboració pròpia)

4.1. El subsistema policial.

Qualsevol policia del món és el reflex de la societat en què neix, en què creix i en la qual viu dia a dia, la qual cosa, tant els defectes com les virtuts d'aquesta societat es veuen reflectits en la seva policia.

Consegüentment, la *Llei 4/2003, de 7 d'abril, d'ordenació del sistema de seguretat pública de Catalunya*[26] estableix la necessitat de que el nostre país es doti d'un model que vagi més enllà de la concepció tradicional de seguretat i ordre públic. Aquest sistema ha d'anar orientat cap a la prevenció, la participació i la implicació dels diferents serveis públics i també de la societat civil. Per això, el seu article 28, en delimitar els serveis entre els dos cossos policials catalans (Mossos d'Esquadra i Policia Local), defineix com una de les funcions compartides les de **policia de proximitat**, sense arribar, però, a definir el que s'entén com a tal.

[26] *"Llei 4/2003, de 7 d'abril, d'ordenació del sistema de seguretat pública de Catalunya".* Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (15 d'abril de 2003), pàg. 7614-7622.

El model de policia de proximitat té com a fonaments essencials no només la prevenció i el control del delicte, sinó també l'auxili i l'assistència a la ciutadania, el foment de les relacions policia-ciutadania i la millora constant de la convivència ciutadana.

Per aquest motiu, sembla ser el model més idoni per afrontar aquesta problemàtica de (in)seguretat ja que el paper de la ciutadania és essencial de manera que cal necessàriament la seva implicació, assumint la responsabilitat necessària, per tal de poder afrontar amb prou garanties d'èxit l'aplicació efectiva de qualsevol llei, ordenança i altra normativa relativa a la seguretat del trànsit que es vulgui implementar i paral·lelament poder prevenir, detectar o, en el seu cas, resoldre ràpidament aquelles situacions quotidianes que puguin posar en perill la seguretat dels vianants.

En el nostre supòsit, la Guàrdia Urbana de Vic és el principal responsable de l'ordenació del trànsit en les vies urbanes del municipi, la qual, a més, la proximitat és un dels seus elements fonamentals. Efectivament, la majoria de les policies locals han assumit les competències policials més marginals, en altres paraules, els aspectes de l'activitat policial que la resta de cossos policials supralocals semblen haver deixat de banda, com per exemple, la vigilància i la presència en els barris residencials, la intervenció en problemes menors i en desordres veïnals, el contacte directe amb la població, especialment en llocs tant importants per a la vida social com són les escoles, els parcs i els espais verds, el centre de les ciutats, les zones comercials o les vies de comunicació més transitades.

Consegüentment, la Guàrdia Urbana de Vic sembla ser el cos policial més idoni per implementar aquesta policia de proximitat en el municipi de Vic, creant mecanismes de participació i interacció ciutadana en el sistema de seguretat pública local, establint els canals de comunicació, coordinació i col·laboració necessaris entre la ciutadania i els serveis i òrgans responsables de la seguretat pública.

El principal objectiu d'aquest model de policia de proximitat és, doncs, captar realment quines són les necessitats i les problemàtiques quotidianes ciutadanes i, per tant, poder adaptar millor la tasca diària d'aquest cos de policia envers als ciutadans.

Cal tenir en compte que, com ja s'ha esmentat, les estadístiques d'accidentalitat no han de ser la única eina que s'ha de tenir en compte en l'àmbit policial per afrontar aquesta problemàtica de (in)seguretat dels vianants sinó també han de tenir molt presents les sensacions subjectives dels ciutadans davant la seva pròpia seguretat i la del seu entorn. En altres paraules, cal tenir en compte també el què hem denominat sensació tèrmica de seguretat.

La policia, per ella mateixa, no pot identificar i resoldre tota sola tots els problemes de seguretat, sinó que necessita tenir en compte també la resta d'actors implicats, els quals poden ajudar a identificar dites problemàtiques o donar una resposta efectiva a una problemàtica en qüestió. Per això, cal un treball transversal, un treball en equip, no només entre cossos policials, sinó també

entre els altres subsistemes que conformen el sistema de justícia penal, les diferents Administracions Públiques i la pròpia ciutadania.

L'objectiu és mantenir canals oberts de comunicació per detectar les problemàtiques existents, obtenir informació d'interès policial i gestionar els conflictes que puguin sorgir al voltant de la (in)seguretat dels vianants.

A tal efecte, cal optar, dins aquest model de policia de proximitat, per un **model de policia de proximitat orientada a la solució de problemes**, el qual no només necessita aquesta participació ciutadana, sinó que també ha de poder generar confiança a través d'una veritable implicació per part dels agents policials i una actuació conjunta per part dels agents dels diferents cossos policials que operen en el territori. Mentre que l'àmbit de la policia de proximitat és la comunitat en general, la policia orientada a la solució de problemes està més centrada, com el seu nom indica, en un problema específic, en el nostre cas, en la (in)seguretat dels vianants dins el municipi de Vic.

La idea principal de la policia orientada a la solució de problemes és fer a la policia més conscient dels problemes als quals vol fer front i adequar a aquests els seus mètodes d'intervenció. Amb aquest model de policia orientada a la solució de problemes es pretén buscar, doncs, la solució més eficient i eficaç a aquesta problemàtica de (in)seguretat viària.

Per això, cal que la Guàrdia Urbana de Vic sigui rigorosa i tingui una menor tolerància davant les eventuals infraccions que puguin cometre els conductors i els vianants, com per exemple a l'hora de circular a una velocitat inadequada, estacionar sobre una vorera o un pas de vianants o creuar irregularment una via.

Això no significa pas necessàriament que hagin de denunciar automàticament qualsevol infracció o conducta no reglamentària sinó que es pot fer d'una manera progressiva, més tenint en compte que aquests tipus de conducta han estat tradicionalment tolerats pels cossos policials durant molt de temps, sent suficient només advertir inicialment als conductors i vianants infractors i, posteriorment, més endavant, actuar, si s'escau, amb major contundència denunciant-los administrativament.

Sense cap mena de dubte, el què no pot resultar efectiu és la percepció general de tolerància que tradicionalment la Guàrdia Urbana (a Vic i en altres municipis) té davant determinades infraccions o irregularitats efectuades tant per conductors com per vianants. Això crea concretament l'efecte contrari, és a dir, una major sensació d'inseguretat per als vianants.

Per altra banda, l'adopció de bon principi d'una eventual política de tolerància zero pot ser puntualment positiva, però difícilment tindria l'acceptació i la implicació de la ciutadania ja que, per un costat, seria difícilment comprensible per als ciutadans aquest canvi sobtat d'actitud per part de la Guàrdia Urbana i, per l'altre, probablement no modificaria aquesta acceptació tàcita de bona part

de la ciutadania a determinades conductes incíviques per part dels conductors i vianants, si no va acompanyada d'una campanya prèvia de sensibilització i advertència.

Una bona eina per aquest nou model de policia podria ser el denominat **model SARA**[27] (per les seves sigles en anglès *Scanning, Analysis, Response y Assessment*), que en català podem denominar recerca, anàlisi, resposta, avaluació, a través del qual la Guàrdia Urbana de Vic ha de buscar els problemes en la seva comunitat, analitzar les dinàmiques d'aquestes problemàtiques, dissenyar i proposar una resposta adequada a dita problemàtica definida i, finalment, avaluar els efectes de l'eventual resposta a la problemàtica identificada.

A través d'aquest model es pot assolir una major implicació dels agents de la Guardia Urbana de Vic, tradicionalment reactius i poc motivats per solucionar problemes de la comunitat. En aquest sentit, els agents de la Guàrdia Urbana, en l'exercici de les seves funcions policials quotidianes o amb la seva relació diària amb els ciutadans pot identificar fàcilment determinats problemes específics d'inseguretat per als vianants en la ciutat de Vic que no apareixen en les estadístiques sobre accidentalitat i així:

- Determinar una problemàtica específica d'inseguretat viària per als vianants.
- Analitzar dita problemàtica i esbrinar les possibles causes que l'originen.
- Buscar eventuals solucions possibles que pugui eliminar o, almenys, pal·liar dita problemàtica.
- Finalment, avaluar l'eficàcia de les mesures adoptades.

Si la solució adoptada o escollida no és prou efectiva, s'haurà de replantejar la problemàtica i estudiar-la novament, fins donar amb la solució que la redueixi o l'elimini eficaçment.

Aquesta forma de treball policial, de relació constant amb les persones del municipi, ajudarà a detectar i treballar problemes d'inseguretat viària d'interès policial en tot el municipi o en un barri concret, sense haver rebut, probablement, cap denúncia formal o haver-se donat cap atropellament. Consegüentment, així, s'assolirà una policia més reflexiva davant els problemes d'inseguretat viària, orientant-se a resoldre aquestes problemàtiques concretes i no simplement a donar una resposta ràpida als requeriments o trucades dels ciutadans i fer tota la tasca burocràtica.

[27] Ikerd, T. (2007). *Examining the institutionalization of problem-oriented policing: The Charlotte-Mecklenburg Police Department as a case stufy*. Nebraska: University of Nebraska at Omaha.

Gràfic 25: Model de policia de proximitat (elaboració pròpia)

4.2. El subsistema judicial.

Les normes sobre trànsit s'estableixen amb l'objectiu principal de garantir les conductes segures dins l'entorn viari. No obstant, de vegades es produeixen incompliments i transgressions que causen la major part d'accidents de trànsit. D'aquesta situació sorgeix la necessitat d'utilitzar i posar en marxa mecanismes orientats a la vigilància del compliment de les lleis, amb la idea de que això contribueixi a la reducció de les morts i lesions per raó de la circulació de vehicles.

Tanmateix, hi ha una percepció general d'una gran permissivitat i tolerància per part de l'Administració de Justícia en relació a les faltes i delictes en matèria de seguretat viària, la qual cosa general un alt grau de desconfiança respecte al subsistema judicial.

És del tot imprescindible procurar no viure novament episodis tant lamentables com el cas de Juan Manuel Fernández Montoya, *Farruquito*, que fa uns anys va atropellar a un vianant de 35 anys, sense disposar de permís de conduir i fugint temeràriament del lloc dels fets i que, tot i aquestes lamentables circumstàncies, en primera instància, el Jutjat número 8 del Penal de Sevilla[28] li va imposar només una pena de 16 mesos de presó per un delicte d'homicidi per imprudència i omissió del deure de socors. Aquesta sentència, per l'ampli ressò mediàtic obtingut va suposar un fort descrèdit de la població en general envers al subsistema judicial.

[28] Sentència del Jutjat del Penal número 8 dels de Sevilla, de 29 de juliol de 2005, causa penal número 105/05-R

Encara més tenint en compte que si la sentència no s'hagués arribat a recórrer i l'Audiència Provincial no hagués revisat la decisió judicial inicial, el tal *Farruquito* no hauria ni tant sols ingressat a presó en ser la condemna inferior als dos anys i estar mancat d'antecedents penals.

No obstant, posteriorment la Secció 7a de l'Audiència Provincial de Sevilla[29] va revocar parcialment la sentència dictada pel Jutjat del penal número 8 de Sevilla i el va condemnar amb la pena de dos anys de presó per homicidi imprudent en concurs amb un delicte contra la seguretat del trànsit i un any pel delicte d'omissió del deure de socors, per la qual cosa no va poder evitar el seu ingrés a presó.

De fet, *Farruquito* es va convertir en el primer conductor que va complir una condemna de presó per un delicte d'aquestes característiques. Fins aleshores no hi ha constància de que ningú hagués arribat a ingressar a presó per la mort d'un vianant en un atropellament, de manera que el seu cas va suposar un abans i un després per a la imputació de penes per delictes greus contra la seguretat vial.

Per tant, doncs, si exigim del subsistema policial una menor tolerància davant els comportaments incívics i insolidaris de conductors i vianants, cal exigir també del subsistema judicial la màxima rugositat a l'hora d'aplicar les penes que preveu el Codi Penal o les sancions administratives que preveuen les diferents normatives relatives al trànsit, per al cas de seguir la via contenciosa administrativa.

De fet, en la Memòria de la Fiscalia General de l'Estat de l'any 2005[30] es va dedicar per primera vegada un extens apartat a l'activitat del Ministeri Fiscal en l'àmbit dels delictes d'homicidi i de lesions greus causades per imprudències i, en general, als delictes contra la seguretat del trànsit.

En aquesta Memòria es fa constar precisament que la seguretat viària és una matèria de constant actualitat que constitueix un veritable problema social a la vista de l'elevat índex de xifres d'accidents de trànsit que es produeixen a Espanya, amb greus conseqüències per a la vida o salut de les persones.

No obstant, *"el tratamiento penal de los accidentes de tráfico, que en épocas pasadas era tremendamente riguroso, hoy día es bastante permisivo, a pesar de haber aumentado el parque automovilístico y la accidentalidad de tráfico".*

La Fiscalia General de l'Estat ha notat un cert malestar en la ciutadania, en la seva qualitat de víctimes directes o indirectes d'un accident, per l'excessiva laxitud del sistema, per la manca d'un ajustat rigor en la repressió penal de l'homicida i de l'autor de greus lesions i, fins i tot, en la no

[29] Sentència de l'Audiència Provincial de Sevilla, Secció 7a, de 4 de setembre de 2006, rotllo d'apel·lació número 6.078-05-1A.

[30] Fiscalia General del Estado (2005). *Memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2005*. Madrid, pàg. 515-534.

detenció i posada a disposició (com exigeix l'article 492 de la Llei d'Enjudiciament Criminal) dels autors de delictes de conseqüències tant brutals per als familiars, com passa en la majoria dels casos, fins i tot sense retenció del permís de conduir o intervenció del vehicle.

Les queixes no venen tant de les eventuals indemnitzacions que es puguin donar sinó pel fet de que en moltes ocasions els familiars prefereixen que *"es faci Justícia"* abans de que se'ls compensi amb diners la mort d'un fill o d'un familiar, per la qual cosa denoten aquesta censura per la manca de satisfacció *"moral"* en veure que l'homicida o el conductor criminal són tractats policialment i judicialment amb poc rigor i, en tot cas, amb menys que als autors de simples furts o robatoris amb violència, de manera que des de la seva perspectiva de víctimes senten que, en molts casos, no és justament i proporcionalment sancionat.

Tanmateix, des de l'àmbit específicament local del municipi de Vic poca cosa es pot fer per modificar aquesta actitud del subsistema judicial, llevat fer les oportunes recomanacions, queixes i suggeriments als organismes corresponents.

4.3. El subsistema penitenciari.

Quant al subsistema penitenciari, aquest té una finalitat molt diferent a la resta de subsistemes que conformen el sistema de justícia penal, per la qual cosa el seu paper haurà de ser totalment diferent.

En aquest sentit, d'acord amb l'article 25.2 de la Constitució espanyola[31] i l'article primer de la *Ley Orgánica 1/1979, de 26 de septiembre, General Penitenciaria*[32], els objectius del subsistema penitenciari són essencialment reeducadors i ressocialitzadors.

La tasca principal del subsistema penitenciari consisteix en garantir el compliment de les penes imposades pels jutges, assegurar la custòdia dels reclusos i protegir la seva integritat. No obstant, aquesta tasca ha d'estar orientada a la rehabilitació dels reclusos, de manera que el seu pas per la presó serveixi per preparar-los per a una vida en llibertat en la que primi per sobre de tot el respecte a les normes socials i a les lleis. Per aquest motiu, cal que aquest subsistema dirigeixi els

[31] *"Las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados. El condenado a pena de prisión que estuviere cumpliendo la misma gozará de los derechos fundamentales de este Capítulo, a excepción de los que se vean expresamente limitados por el contenido del fallo condenatorio, el sentido de la pena y la Ley penitenciaria. En todo caso, tendrá derecho a un trabajo remunerado y a los beneficios correspondientes de la Seguridad Social, así como al acceso a la cultura y al desarrollo integral de su personalidad".*

[32] *"Las instituciones penitenciarias reguladas en la presente Ley tienen como fin primordial la reeducación y la reinserción social de los sentenciados a penas y medidas penales privativas de libertad, así como la retención y custodia de detenidos, presos y penados".*

seus esforços a proporcionar tots els mitjans laborals i educatius que els faciliti afrontar amb èxit la nova vida que els espera quan surtin de la presó.

Com que les sancions i mesures penals tenen com a objectiu final la reeducació i reinserció social de les persones, no sempre la privació de llibertat és la mesura més adequada per assolir aquesta finalitat, de manera que cada dia estan assolint una major importància les mesures alternatives a les penes de presó, ja que es consideren una eina més útil per assolir aquesta finalitat reeducativa i socialitzadora.

En l'àmbit de la seguretat viària és molt freqüent optar pels treballs en benefici de la comunitat com a mesura alternativa, especialment per a infraccions lleus, prevista a l'article 49 del Codi Penal[33]. Amb la finalitat d'evitar els internaments de curta estada, el Codi Penal preveu la possibilitat de substituir les penes de presó fins a un any per un treball en benefici de la comunitat, tot i que excepcionalment també es poden substituir les penes de presó fins a 2 anys.

Aquests treballs solen estar enfocats a donar suport o assistència a determinades víctimes relacionades amb el delicte del penat i, altres vegades, les tasques encomanades venen donades en funció de les necessitats de l'entitat o organisme que les oferta i de la formació acadèmica o professional de la persona que presta el treball.

La persona sotmesa a aquesta mesura està obligada a invertir un determinat temps en el desenvolupament del treball assignat i, en principi, l'Administració Penitenciària s'encarrega d'assegurar el seu compliment íntegre i la utilitat pública del treball.

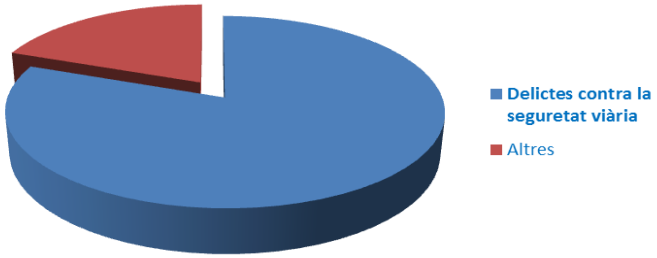
Per tant, aquest tipus de sanció aporta molts avantatges, ja que és una mesura que es compleix en llibertat i evitar la ruptura amb la vida familiar, laboral i social del penal, a més de promocionar valors com la solidaritat, la responsabilitat i el bé comú.

No obstant, la instauració d'aquesta mesura alternativa no va venir acompanyada de la necessària oferta de llocs de treball per a la seva realització, la qual cosa va provocar que un gran percentatge (quasi el 80%) de les condemnes penals per delictes de trànsit consistents en treballs en benefici de la comunitat prescrivissin, amb la conseqüent sensació d'impunitat. Precisament, són les Administracions central, autonòmiques i locals les responsables de facilitar aquests treballs en benefici de la comunitat, mentre que l'Administració Penitenciària ha de ser la responsable de la seva supervisió i de prestar el suport i assistència necessaris per al seu desenvolupament eficaç.

Per veure la importància dels delictes relacionats amb la seguretat del trànsit amb relació als treballs en benefici de la comunitat, a Catalunya, segons dades del Departament de Justícia de la

[33] "Los trabajos en beneficio de la comunidad, que no podrán imponerse sin el consentimiento del penado, le obligan a prestar su cooperación no retribuida en determinadas actividades de utilidad pública, que podrán consistir, en relación con delitos de similar naturaleza al cometido por el penado, en labores de reparación de los daños causados o de apoyo o asistencia a las víctimas, así como en la participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares".

Generalitat de Catalunya, de les 14.627 persones que van realitzar el 2010 treballs en benefici de la comunitat, 11.800 ho foren per aquesta classe de delictes, la qual cosa mostra l'alt percentatge de condemnes per delictes contra la seguretat viària en el conjunt de les sentències en les que s'imposen penes d'aquesta naturalesa.



Gràfic 26: Penes imposades de treballs en benefici de la comunitat a Catalunya – 2010 (Font: Departament de Justícia, elaboració pròpia)

Aquesta impossibilitat real d'executar un alt nombre d'aquestes condemnes en un temps raonable a causa de la seva aplicació generalitzada especialment en els delictes contra la seguretat del trànsit i la manca d'implicació de la major part de les Administracions Públiques en l'oferta de treballs que permetessin el compliment d'aquestes penes va portar a reformar aquesta mesura alternativa.

Així, a través del Reial Decret 1849/2009[34] es va establir que la pena de treballs en benefici de la comunitat imposada per delictes contra la seguretat en el trànsit es podia complir mitjançant la realització de tallers d'activitats en matèria de seguretat viària.

Aquesta modificació va suposar la implementació dels Tallers de Seguretat Viària (TASEVAL), gestionats pels Serveis de Gestió de Penes i Mesures Alternatives, amb la qual cosa va permetre incrementar considerablement el nombre d'execucions penals d'aquesta naturalesa i complir la funció de prevenció de la pena en ser el seu objectiu principal que els condemnats interioritzin noves pautes de conducta viària. Així, l'any 2010 es van realitzar a tot Espanya 670 Tallers de Seguretat Viària pels que van passar més de 16.000 persones.

El TASEVAL es mostra com una eina útil per al compliment de treballs en benefici de la comunitat per delictes contra la seguretat viària ja que garanteix la seva naturalesa reparadora i preventiva, prevenció tant a nivell primari (sensibilització a altres col·lectius) com a nivell secundari (reflexió i canvi actitudinal i comportamental del penat).

[34] *"Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, que establece las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad".* Boletín Oficial del Estado (5 de desembre de 2009), pàg. 103545-103547.

A l'igual que amb el subsistema judicial, poca cosa es pot incidir des de l'àmbit específicament local del municipi de Vic per potenciar aquestes mesures alternatives, llevat formular les oportunes recomanacions, queixes i suggeriments als organismes corresponents.

5 ÀMBIT NORMATIU

Tot i que l'article 25.2.b de la *Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local*[35] estableix que els municipis exerciran, entre altres, les competències relatives a l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en les vies urbanes, el preàmbul de la *Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*[36] destaca, en relació a la distribució de competències, que el seu desenvolupament s'haurà de realitzar sota principis d'estreta col·laboració entre les diferents Administracions Públiques.

Des del punt de vista de la distribució territorial de competències, l'Estat és competent per regular en exclusiva la matèria relativa al trànsit i circulació de vehicles de motor (article 149.1.21 de la Constitució Espanyola). No obstant, algunes Comunitats Autònomes, entre elles Catalunya, han assumit competències executives en aquesta matèria i els municipis, tal i com s'ha esmentat, gaudeixen igualment d'importants competències en matèria de trànsit urbà.

El resultat de tot això fa que en l'actualitat la normativa relativa al trànsit sigui molt confusa, dispersa, extensa i variada i, sobretot, estigui molt fragmentada. Existeixen un excessiu nombre de normes de divers rang i procedència, prova de la pluralitat de poders públics que hi intervenen (lleis, normes amb rang de llei, reglaments de desenvolupament, normes comunitàries i infinitat d'ordenances municipals).

Però curiosament, tot i aquesta complexa xarxa normativa, només una escassa part de la mateixa ha tingut en compte específicament la figura del vianant, tot i ser l'usuari més vulnerable, de manera que se li ha prestat fins ara una escassa, per no dir nul·la, atenció com si fos una figura secundària.

No cal oblidar que el bé jurídic que es pretén protegir és la llibertat constitucional de circulació de l'article 19 de la Constitució[37]. I, tant el trànsit rodat com el trànsit a peu, constitueixen dues de les manifestacions més importants d'aquesta llibertat de circulació, per la qual cosa és difícilment justificable aquesa omissió.

[35] *"Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local".* Boletín Oficial del Estado (3 d'abril de 1985), pàg. 8945-8964.

[36] *"Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial".* Boletín Oficial del Estado (27 de julio de 1989), pàg. 24084-24085.

[37] *"Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional".*

Per això, cal una intervenció pública integral sobre aquests dos fenòmens, no només per fer possible l'exercici pacífic d'aquestes llibertats, és a dir, del propi dret de circular, sinó per fer-les compatibles i facilitar la seva cohabitació.

Sense unes normes de comportament en la circulació i uns determinats requisits per poder utilitzar alguns mitjans de desplaçament, la llibertat de circulació d'uns acabaria amb la dels altres, i al final, probablement, desapareixeria la possibilitat mateixa de l'exercici d'alguna d'aquestes llibertats (probablement, la de la part més vulnerable, és a dir, els vianants). Per això, l'exercici d'aquest dret amb determinats mitjans de locomoció (com ara els vehicles de motor) requereix la tutela d'altres béns i drets, fonamentalment el propi dret a la vida i a la integritat física.

És evident que l'exercici de qualsevol dret no pot posar en perill la seguretat i la llibertat dels altres, per la qual cosa la normativa reguladora del trànsit s'ha d'orientar essencialment a fer possible l'exercici segur del dret a circular, però també a que la vida i la integritat física de qui l'exerceix i dels altres usuaris de les vies no pateixi cap menyscabament.

Com veurem, des de l'àmbit europeu sembla que s'ha modificat aquesta tendència i s'ha començat a prestar una major atenció a la figura del vianant. No obstant, des de l'àmbit estatal, autonòmic o local, no han sabut plasmar aquesta tendència per les evidents dificultats de dur a terme aquesta compatibilització.

5.1. Normativa europea.

A nivell europeu, la primera gran referència en relació a la (in)seguretat dels vianants és la Carta Europea dels Drets dels Vianants aprovada pel Parlament Europeu l'any 1988[38], la qual es reprodueix en l'Annex d'aquest document i estableix a mode de decàleg els drets amb els que han de comptar tots els vianants, destacant, entre altres, el dret a viure en centres urbans organitzats a mesura de les persones i no del vehicle.

Posteriorment, la Comissió Europea va emplaçar a la Unió Europea per mitjà de l'esmentat *Llibre Blanc sobre la política europea de transports* (2001)[39] l'adopció de les polítiques necessàries per tal de reduir el nombre de víctimes mortals a la meitat abans de 2010.

A tal efecte, es va aprovar el *Programa d'acció europeu de seguretat viària 2001-2010*[40] amb l'objectiu de reduir a la meitat el nombre de víctimes d'accidents de trànsit en la Unió Europea

[38] *"Resolution on the protection of pedestrians and the European charter of pedestrians' rights"*. Official Journal of the European Communities (14 de novembre de 1988), pàg. C 290/51 – C 290/53.

[39] Comisión de las Comunidades Europeas. *Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad.* COM (2001) 370. Bruselas.

abans de l'any 2010, fent referència expressa a l'especial vulnerabilitat dels vianants, centrant-se principalment les seves actuacions en dos àmbits:

- Mentalitzar als usuaris a fi efecte de que tinguin un comportament més responsable, a través d'un major compliment de la normativa i una menor tolerància front als comportaments perillosos.
- Incrementar la seguretat dels vehicles mitjançant avenços tècnics i millorar les infraestructures viàries gràcies a les tecnologies de la informació i la comunicació.

Dins aquest Programa europeu i amb l'objectiu d'assolir el màxim de recolzament i cooperació de tothom per reduir aquest nombre de víctimes mortals, la Comissió Europea va proposar la iniciativa de la *Carta europea de la seguretat viària* a la que es podien adherir totes les persones que disposessin d'una parcel·la d'autoritat, un poder de decisió, un poder econòmic o social o un mandat de representació, comprometent-se a portar a terme determinades accions i a compartir públicament les seves bones pràctiques per resoldre aquest problema de seguretat viària. A tal efecte, tot i que el govern local no s'hi va adherir, si que ho van fer diverses entitats, associacions i empreses i, fins i tot, les Administracions estatal i autonòmica catalana.

En desenvolupament d'aquest Programa, la Comissió Europea va aprovar la Directiva 2003/102/EC relativa a la protecció als vianants i altres usuaris vulnerables abans i en el cas d'una col·lisió amb un vehicle de motor[41], amb la qual s'intenta reduir la gravetat de les ferides als vianants obligant als vehicles incorporar noves tecnologies en les estructures davanteres que potencialment protegeixin als vianants.

Més endavant, l'any 2007 la Comissió Europea va aprovar un Llibre verd sobre la mobilitat urbana[42] en la que es planteja un nou concepte de mobilitat urbana, aprofitant al màxim la utilització de tots els mitjans de transport i organitzar la convivència entre els diferents sistemes de transport col·lectiu (tren, tramvia, metro, autobús i taxi) i entre els diferents sistemes de transport individual (automòbil, bicicleta i marxa a peu).

Posteriorment, la mateixa Comissió Europea va aprovar el nou *Programa d'acció europeu de seguretat viària 2010-2020*[43] amb l'objectiu de reduir novament a la meitat el nombre de víctimes

[40] Comisión de las Comunidades Europeas. *Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida.* COM (2003) 311. Bruselas.

[41] *"Directiva 2003/102/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo"*. Diario Oficial de la Unión Europea (6 de desembre de 2003), pàg. L 321/15 – L 321/25.

[42] Comisión de las Comunidades Europeas. *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.* COM (2007) 551 final. Bruselas.

[43] Comisión Europea. *Libro blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.* COM (2011) 144. Bruselas.

d'accidents de trànsit en la Unió Europea abans de l'any 2020, proposant una sèrie d'orientacions polítiques europees de seguretat viària, fixant normes més rigoroses de seguretat dels vehicles, instant la millora de la formació dels usuaris de la via pública, passant per intensificar el compliment de les normes viàries.

5.2. Normativa espanyola.

Respecte a la normativa espanyola relativa al trànsit, les referències als vianants realment escasses. Així, per exemple, el *Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*[44], tot i establir en diferents preceptes la preferència de pas a favor dels vianants en determinats llocs, només dedica un sol article específicament als vianants i només per indicar per on aquests poden circular per la via pública.

D'altra banda, si observem la resta de la normativa, existeixen reglaments i normatives específiques per als conductors (*Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se abrueba el Reglamento General de Conductores*), per als vehicles (*Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*), i, fins i tot, per als ciclistes (*Ley 43/1999, de 26 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo*), però cap relativa específicament als vianants, tot i ser un usuari més de la via pública. És una mostra mes de com aquesta problemàtica es deixa a mans de l'Administració local.

No obstant, part dels accidents de trànsit o de les situacions de risc d'accidentalitat viària és a conseqüència d'una eventual infracció dels vianants a l'hora de creuar les vies i, en no existir cap normativa específica al respecte, els vianants disposen d'una relativa impunitat.

A més, tot i que l'accidentalitat presenta característiques molt diferents segons sigui en zona urbana o zona interurbana, en no fer-se una distinció clara entre (in)seguretat viària urbana i interurbana ha donat lloc a que la majoria de la legislació existent s'hagi desenvolupat al voltant de l'accidentalitat a les carreteres, deixant de banda la de les zones urbanes.

Per això, seria positiu omplir aquest buit i disposar una normativa específica per als vianants, com a usuari més de la via pública, que compensi aquesta manca de disciplina envers les normes de trànsit, on es delimitin clarament els seus drets i les seves obligacions i, d'aquesta manera, augmentar la seva seguretat i la dels altres usuaris de la via pública.

[44] *"Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial".* Boletín Oficial del Estado (14 de març de 1990), pàg. 7259-7270.

Per exemple, a Perú s'ha modificat recentment la normativa de trànsit per incloure precisament la figura dels vianants i responsabilitzar-lo també de la seguretat viària. Així, per exemple, l'article 61 del seu *Reglamento Nacional de Tránsito* estableix que *"el peatón debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito"* i ha previst específicament, entre altres, com a falta administrativa creuar la via pública sense respectar les normes de trànsit o fer-ho intempestivament o temeràriament; fer-ho en estat d'embriaguesa o sota els efectes de substàncies tòxiques o estupefaents; creuar qualsevol via ràpida sense utilitzar els ponts de vianants o els passos subterranis existents; transitar per la calçada llevat sigui per creuar-les o per evitar algun obstacle; no respectar les senyals de trànsit o desobeir les indicacions dels agents de policia; o creuar la calçada per davant d'un vehicle detingut, per qualsevol causa, quan no l'assisteixi el dret de pas.

5.3. Normativa catalana i municipal.

En consonància amb l'esmentat *Programa d'acció europeu de seguretat viària 2010-2020*, el Govern català va aprovar el *Pla de seguretat viària 2011-2013*[45], com un instrument tècnic per ordenar un conjunt de mesures, recursos i accions necessàries per aconseguir l'objectiu de reduir la sinistralitat en les vies catalanes, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus registrats l'any 2010. No obstant, en no disposar de competències normatives al respecte, no ha pogut incidir al respecte tot i que podria proposar una *ordenança municipal tipus* a fi i efecte de facilitar als Ajuntaments catalans l'ordenació d'aquesta qüestió, tal i com ha fet en altres matèries (com ara sobre els locals de pública concurrència on s'exerceix la prostitució).

En canvi, a nivell municipal, en l'exercici de les seves competències, existeix actualment l'*ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants*[46], la qual regula la circulació dels vianants i vehicles per les vies urbanes del municipi vigatà. A tal efecte, el capítol II de dita ordenança està dedicada exclusivament als vianants, fixant unes normes generals de comportament, unes preferències de pas per als vianants, així com també la previsió de l'establiment eventual d'illes de vianants i de carrers residencials, però no disposa de cap article que prevegi sancions específiques per als vianants en cas d'incomplir les normes bàsiques de gaudi de la via pública.

[45] Catalunya, Servei Català de Trànsit (2011). *Pla de seguretat viària 2011 - 2013*. Barcelona: Departament d'Interior.

[46] *"Ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants"*. Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (16 d'abril de 2004), pàg. 45 – 56.

6 IDENTIFICACIÓ DELS RISCOS I AMENACES PRINCIPALS

6.1. Enfocament sistèmic.

Als Estats Units, William Haddon Jr.[47] va descriure el transport per carretera com un sistema *"home-màquina"* mal concebut que havia de ser objecte d'un tractament sistèmic integral.

A tal efecte, va configurar la denominada **Matriu de Haddon**, que inclou la interacció de tres factors (les persones, els vehicles i l'entorn) durant les tres fases d'un eventual sinistre amb vianants (la prèvia, la de l'impacte i la posterior).

A través d'aquest enfocament sistèmic es facilita la identificació dels principals riscos i amenaces que poden contribuir a la sinistralitat amb vianants, tant en relació amb el comportament de les persones, com amb l'entorn, la xarxa viària i els vehicles, a fi i efecte de poder posteriorment incidir sobre ells. D'aquesta manera, la matriu de Haddon resultant simula aquest sistema dinàmic i cadascuna de les seves nous cel·les ofereix diferents possibilitats d'intervenció per reduir així les lesions i els traumatismes originats pel trànsit sobre els vianants.

Fase		Persones	Vehicles	Entorn
Abans de l'impacte	**Prevenció de l'impacte**	Informació i formació Actituds Aplicació de la normativa Factors demogràfics Atenció Presència d'alcohol i drogues Ús de telèfon mòbil	Tipus de vehicle Disseny del vehicle Capacitat de frenada Pneumàtics Gestió de la velocitat	Disseny i traçat de la xarxa viària urbana, voreres i dels passos de vianants Limitació de la velocitat Paviment Intensitat i densitat del trànsit Densitat de vianants Condicions meteorològiques Senyalització Enllumenat
Impacte	**Prevenció de traumatismes durant l'impacte**	Capacitat de reacció Resposta a l'impacte Disminució de les facultats	Dispositius de seguretat Lloc d'impacte Disseny vehicular antixocs	Presència d'elements que puguin agreujar l'impacte
Després de l'impacte	**Preservació de la vida**	Nocions de primers auxilis	Facilitat d'accés	Temps de resposta dels serveis assistencials

Gràfic 27: matriu de Haddon (Font: Haddon, elaboració pròpia).

[47] Haddon Jr, W. (1999). *The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based*. Injury Prevention, núm. 5, pàg. 231-236.

Per tant, en base a aquest enfocament sistèmic i a la matriu de Haddon resultant, podem identificar una sèrie de riscos i amenaces, els quals, al seu torn, podem agrupar dins les categories següents: conductuals, ambientals, personals .

6.2. Factors de risc conductuals.

Un dels principals problemes és la indisciplina viària, la qual es dóna especialment en les zones urbanes. Es tracta, doncs, d'actituds insolidàries i d'incompliment de moltes normes bàsiques de trànsit, però tant per part dels vianants com dels conductors. A més, hi ha una acceptació tàcita de la ciutadania, que les admet com a pràctiques habituals, malgrat estar posant en joc la seguretat dels usuaris, principalment dels vianants.

En les zones urbanes es dóna una elevada interacció entre vehicles i vianants i són molt freqüents els accidents per atropellaments. Moltes de les causes, però, tenen a veure amb aquesta indisciplina, tant per part dels conductors com dels vianants.

6.2.1. Vianants.

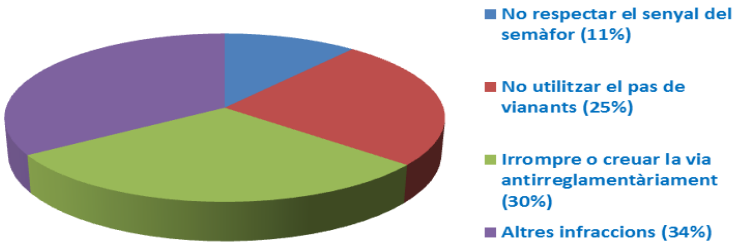
Un percentatge significatiu de vianants adopta actituds insegures, com ara creuar les vies incorrectament sense utilitzar els passos de vianants, sense mirar convenientment o sense disposar de prou visibilitat, actituds que fan augmentar les probabilitats de patir un accident.

Un recent estudi de l'any 2006 per part de la revista Consumer Eroski[48], després d'observar el comportament de 98.323 vianants a l'hora de creuar el carrer en diferents ciutats van observar un gran nombre d'actituds imprudents per part dels vianants que expliquen en bona part el considerable percentatge d'aquest tipus de sinistralitat.

Així, va comprovar com el 24% dels vianants creuaven el pas de vianants sense observar si venia cap vehicle per la calçada (més del doble que en un anterior estudi de l'any 2003), el 20% dels vianants creuaven la via quan el semàfor estava en vermell (el 20% l'any 2003) i un 14% d'aquests vianants van creuar la via per zones diferents del pas de vianants.

[48] Consumer Eroski (2006). *Mejora, todavía poco, el comportamiento de conductores y de peatones*. Consumer Eroski, núm. 105, pàg. 34-41.

D'altra banda, segons dades de la DGT, el 24'4% dels vianants que foren víctimes d'un atropellament l'any 2009 van cometre alguna infracció. Aquest percentatge arriba al 33% en el cas dels vianants morts[49]. En concret podem distingir principalment les següents infraccions:



Gràfic 28: Distribució de les infraccions dels vianants en cas d'atropellament (Font: DGT, elaboració pròpia).

Bàsicament identifiquem, doncs, els següents tipus d'indisciplina habituals en zona urbana que impliquen actituds inadequades de vianants i que poden acabar tenint incidència en els atropellaments:

1. **Les irrupcions imprevistes de vianants a les vies**. A les zones urbanes, un risc habitual és la irrupció irregular de vianants per zones no habilitades, generant situacions de perill on els vehicles no poden evitar entrar en conflicte amb els vianants.

Gràfic 29: Una parella de vianants, amb mobilitat reduïda, creuant la Rambla del Carme per una zona no habilitada.

Un supòsit habitual en les ciutats es dóna quan un autobús de transport públic es deté en una parada o hi ha un vehicle estacionat en doble fila i un vianant intenta creuar la via per davant del vehicle. Aleshores, els altres vehicles que circulen pel darrera del vehicle

[49] Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2009). *Accidentes de tráfico en zona urbana en España (2009)*. Madrid: Dirección General de Tráfico, pàg. 24-29.

detingut si realitzen maniobres d'avançament, poden produir situacions de risc d'atropellament dels vianants ja que, en aquests casos, des de que el vianant és perceptible per aquest conductor, té poc marge de maniobra per evitar l'atropellament, de manera que són difícilment evitables per als conductors.

2. **Consolidació d'itineraris de vianants no reglamentaris**. En totes les ciutats, existeixen moltes rutes que efectuen els vianants que, tot i que impliquen creuar vies per trams no habilitats, en tractar-se d'una ruta directa i curta i davant del fet de que molts vianants les utilitzen habitualment, s'acaba generant una percepció equivocada de ruta consolidada i, fins i tot, segura, quan molt probablement no ho és.

   Això passa sovint també amb les parades dels transports públics quan el pas de vianants més proper està a una distància considerable o també quan existeixen voreres o rutes de vianants sense continuïtat per la col·locació deficient del pas de vianants, facilitant d'aquesta manera la creació un pas consolidat irregular. Un exemple molt clar és el cas del capdamunt del carrer del Portal de la Rambla, de nova creació, donant a la Rambla del Carme, on s'ha consolidat un itinerari no reglamentari en no existir cap pas de vianants que li doni continuïtat.

Gràfic 30: Exemple d'un itinerari de vianants no reglamentari a la Rambla del Carme de Vic.

3. **Manca d'atenció a l'hora de creuar un pas de vianants**. Tot i que els vianants tenen preferència a l'hora de creuar els passos de vianants, han de ser conscients que no estan sols a la via i que qualsevol impacte pot ser fatal per la seva integritat física. Tot això, molts vianants no presten cap tipus d'atenció a l'hora de creuar un pas de vianants, emparant-se en la seva preferència de pas i no són conscients de que els conductors dels vehicles també són persones i necessiten un temps de resposta per a una eventual frenada davant la seva irrupció a la via. Així mateix, no hi ha cap codi de circulació urbana que inclogui mesures relativa a la regulació dels passos de vianants, a banda d'establir dita preferència a aquests darrers.

Aquesta manca d'atenció pot ser degut a una malentesa preferència de pas o per la utilització d'aparells tecnològics que poden disminuir aquesta atenció deguda. Un exemple, doncs, és el denominat *vianant tecnològic*. La gran expansió de l'ús dels telèfons mòbils i dels reproductors de música dins la societat ha donat lloc a un nou risc per a la (in)seguretat viària. Darrerament s'ha manifestat el perill que suposa per als vianants parlar per telèfon mòbil, enviar missatges de text amb aquest dispositiu o escoltar música a través dels reproductors de música mentre circulen per la via pública, especialment a l'hora de creuar els carrers ja que redueix considerablement la seva concentració i incrementa un 40% més el risc de patir un accident[50]. Per exemple, segons un estudi recent, als Estats Units s'ha triplicat en els darrers sis anys el nombre d'atropellaments de persones que utilitzen auriculars en el carrer[51].

Tanmateix, la quasi totalitat de les mesures adoptades per incrementar l'atenció dels usuaris de la via pública i atenuar d'alguna manera aquest risc per l'ús d'aparells tecnològics s'ha centrat exclusivament sobre els conductors, mai sobre els vianants. No obstant, a la ciutat de Nova York hi ha un projecte de llei pendent d'aprovació per tal de prohibir l'ús dels telèfons mòbils, l'enviament de missatges de text o escoltar música amb cascs mentre es circula pels carrers i voreres de dita ciutat. A Austràlia es va introduir una iniciativa similar a través del *Pedestrian Council of Australia*, un organisme públic creat per salvaguardar els drets i la seguretat dels vianants. Tot i això, cap de les iniciatives ha obtingut el suport dels cossos policials. Per exemple, l'any 2007 el màxim responsable policial del trànsit dels Estats Units, el superintendent en cap John Hartley va manifestar que *"no es pot legislar l'estupidesa; si la gent és prou estúpida com per fer alguna cosa que els distreu tant com per no poder veure els cotxes que venen, això és un problema que ells han d'enfrontar"*.

[50] García, M. (2010). *Imprudencias a pie de calle*. Tráfico y seguridad vial, núm. 38, pàg. 38-41.

[51] Lichenstein, R, Smith, D.C., Ambrose, J.L. i Moody, L.A. (2012). *Headphone use and pedestrian injury and death in the United States: 2004-2011*. Injury Prevention.

Gràfic 31: Anunci mostrant persones amb caps de xai utilitzant els seus *gadgets* a l'hora de creuar un carrer en un semàfor en vermell sota el lema *"els xais a l'escorxador, espereu la llum verda"* (Font: *Pedestrian Council of Australia*)[52].

4. **No respectar els semàfors col·locats en els passos de vianants**. Molts passos de vianants disposen de semàfors per d'ordenar la circulació i incrementar la seguretat dels usuaris. No obstant, novament hi ha una pràctica habitual i acceptada d'indisciplina viària per la qual els vianants poden creuar el pas de vianants encara que estigui el semàfor en vermell quan no hi ha cap vehicle per la proximitat. Tot i que aquesta conducta constitueix una infracció administrativa, tant en la legislació estatal com en l'ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants, quasi sempre és perseguida, denunciada i sancionada únicament en relació amb els conductors i, només ocasionalment, o mai, amb els vianants. D'acord amb les dades esmentades de la DGT, aquesta és una de les causes principals dels atropellaments quan és conseqüència d'una eventual infracció del propi vianant (11%).

[52] http://www.walk.com.au/pedestriancouncil/page.asp

Gràfic 32: Vianant creuant un pas de vianants semaforitzat del Passeig en vermell.

6.2.2. Conductors.

En moltes ocasions, els conductors envaeixen zones que són exclusives de vianants, com ara els passos de vianants, estacionen a les voreres i bloquegen el pas, obligant als vianants a baixar a la calçada on estan desprotegits, augmentant així els riscos d'atropellaments.

Així mateix, tot i que en les zones urbanes els vehicles circulen a una velocitat relativament reduïda, els vianants són un col·lectiu molt vulnerable en cas d'accident i poden patir lesions greus, sobretot si es tracta d'un xoc amb les estructures davanteres d'un vehicle, o d'impactes amb força contra el paviment i el mobiliari.

1. **Invasió dels espais exclusius per als vianants**. En l'ambient urbà, sovint es duen a terme maniobres dels vehicles que impliquen la invasió de zones per al trànsit exclusiu dels vianants (com els passos de vianants) o l'ocupació d'espais que intercepten itineraris per a vianants (com ara les voreres).

Gràfic 33: Fotografia d'un vehicle d'una de les empreses municipals estacionat sobre un pas de vianants al carrer Bac de Roda.

En aquests casos, aquestes situacions normalment obliguen als vianants a prendre itineraris alternatius o fer accions que comporten riscos potencials.

Gràfic 34: Fotografia d'una furgoneta estacionada sobre la vorera del carrer Sant Francesc.

La dificultat per trobar aparcament, la relativa tolerància per part dels agents de la Guàrdia Urbana, les detencions per períodes reduïts i la càrrega i descàrrega el més a prop de la porta de casa, provoquen que aquestes pràctiques indisciplinàries dels conductors, com l'estacionament de vehicles en zones exclusives per al pas de vianants, es puguin considerar habituals i acceptades.

Gràfic 35: Fotografia de vehicles estacionats a la Plaça Sant Miquel de Vic, la qual és una zona de prioritat per a vianants.

Malgrat aquesta certa acceptació, tota invasió dels espais exclusius per a vianants és una infracció i comporta un risc per a la seguretat viària perquè pot forçar el vianant a buscar rutes alternatives poc segures.

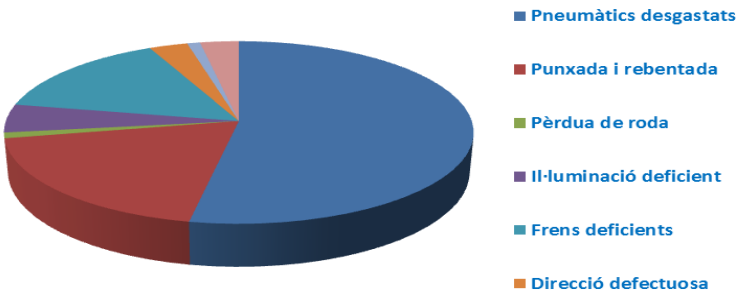
2. **Excés de velocitat**. L'excés de velocitat és una de les principals causes dels accidents en l'àmbit urbà. A més, la gravetat dels accidents que impliquen vianants està directament relacionada amb la velocitat. Per aquest motiu, en l'àmbit urbà, la necessitat d'aconseguir una bona cohabitació entre la circulació i la vida local dels habitants imposa necessàriament que la velocitat dels vehicles no sobrepassi uns límits determinats per garantir particularment la seguretat dels usuaris més vulnerables: els vianants.

Aquesta és la raó del límit general de velocitat als nuclis urbans sigui de 50 km/hora o a les zones més sensibles i amb major presència de vianants es recomani una velocitat màxima de 30 km/h, velocitat a la qual, en cas d'atropellament, desapareixerien quasi completament els casos d'invalidesa i mort.

3. **Manca d'atenció**. Les circumstàncies de la circulació per carretera o per via urbana són molt diferents, a l'igual que les actituds que s'hi observen. En els entorns urbans se sol circular a velocitats més reduïdes, però la major densitat del trànsit, les interaccions, les incorporacions, les maniobres i l'alta interacció entre vehicles i persones provoca més situacions de risc i més accidents.

   A part, hi ha col·lectius determinats, com ara els infants i les persones grans, els quals moltes vegades no presten l'atenció necessària a l'hora de travessar els carrers de manera que tenen un risc més elevat de ser víctimes d'accidents, per la qual cosa cal una major atenció per part dels conductors.

4. **Deficient manteniment dels seus vehicles**. La manca de manteniment dels vehicles, molts d'ells amb una antiguitat considerable, és, en moltes ocasions, responsable directe d'un eventual atropellament, ja sigui sobretot pel desgast en les pastilles dels frens, la manca parcial d'enllumenat o el desgast dels pneumàtics.



Gràfic 36: Estat dels vehicles implicats en els accidents de trànsit amb víctimes (Font: RACE, elaboració pròpia).

Tots aquests elements, d'una banda, redueixen considerablement la visibilitat del vehicle tant pel conductor com pel vianant i, d'altra banda, incrementen el recorregut necessari de frenada. A més, cal tenir en compte que l'actual crisis econòmica ha ocasionat un increment dels accidents en el que la causa principal és la manca de manteniment dels vehicles[53].

a. **Estat dels pneumàtics**. El pneumàtic és un element de seguretat activa dels vehicles, ja que constitueix el seu únic punt de contacte entre el vehicle i el sòl i, entre les seves funcions està el suportar el pes del vehicle, transmetre les seves diverses accions (frenades, acceleracions o canvis de direcció) i absorbir juntament amb el sistema de suspensió els obstacles de la carretera. Per això és molt important que sempre estiguin en perfecte estat de manteniment, sobretot quant al seu desgast o a la seva pressió d'inflament.

   No obstant, un estudi conjunt del RACE i de la marca Goodyear[54] va estimar que quasi el 4% dels vehicles circulaven l'any 2009 amb defectes greus o molt greus en els pneumàtics i que 3 de cada 4 vehicles implicats en accidents de trànsit amb víctimes presentaven defectes relacionats amb el manteniment dels pneumàtics, la qual cosa no és estrany, ja que són els responsables del contacte del vehicle amb el sòl i de transmetre amb precisió els moviments del volant. Les principals conseqüències de circular amb pneumàtics en mal estat són principalment, d'una banda, el risc de pèrdua d'adherència del vehicle i, conseqüentment, del correcte control per part del conductor i, de l'altra, l'augment de la distància de frenada.

Frenada a 100Km/h. Dibujo 1,6 mm
125 metros

Frenada a 100Km/h. Dibujo 2,2 mm
73 metros

Gràfic 37: Distància necessària de frenada d'un vehicle en funció del desgast dels pneumàtics a una velocitat de 100 km/h (Font: RACE).

[53] López, M. (2009). *La crisis vacía los talleres*. Tráfico y seguridad vial, núm. 199, pàg. 36-39.

[54] Real Automóvil Club de España (2010). *Informe RACE – Goodyear: El estado de los neumáticos en España*. Madrid. RACE.

b. **Estat dels frens**. Els frens són un altre element de seguretat activa dels vehicles ja que permeten minorar la velocitat dels mateixos, de manera que un mal manteniment dels frens pot comportar un increment de la distància de frenada i, conseqüentment, una minoració de la seguretat en la conducció de dit vehicle. Segons l'esmentat estudi del RACE i l'empresa Goodyear va revelar que el 15% dels vehicles implicats l'any 2009 en un accident de trànsit amb víctimes presentava defectes en el sistema de frenada.

   Un altre estudi de l'empresa Norauto (empresa dedicada a la venda i substitució de peces i recanvis de vehicles) amb col·laboració amb l'*Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial* de la Universitat de València[55] va detectar l'any 2006 que un 57% dels vehicles presentava un risc molt elevat de patir un accident, ja que el 37% dels mateixos tenien les pastilles amb menys dels 2 mil·límetres de material de fricció i un 71% portava els discos per sota de la cota mínima, molt ratllats o blavosos, i, paradoxalment, només un 7% dels conductors tenien aquesta percepció.

c. **Estat de l'enllumenat**. És evidentment que un bon enllumenat dels vehicles incrementa la seva seguretat activa ja que permet una major visibilitat per al conductor i per a la resta d'usuaris. En altres paraules, un correcte enllumenat ajudarà a detectar millor els perills eventuals en la via pública, a reaccionar amb major promptitud i a que la resta d'usuaris reaccionin també més ràpidament. En l'estudi esmentat del RACE i Goodyear es fa constar precisament que l'any 2009 un 5% dels vehicles implicats en un accident de trànsit amb víctimes presentaven deficiències en l'enllumenat i segons un altre estudi de la *Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil* (FITSA) més d'un 25% dels turismes presentaven l'any 2006 defectes lleus i greus en l'enllumenat a l'hora de passar la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV)[56].

Per això, és important que els vehicles que circulin pels carrers de la ciutat de Vic hagin superat les corresponents inspeccions periòdiques de l'ITV. En aquest sentit, l'anterior estudi esmentat dirigit a comprovar la contribució de les ITV a la seguretat viària, passar la ITV va evitar l'any 2006 més de 8.000 accidents, 400 morts i quasi 12.000 ferits.

[55] Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (2006). *Mal estado del coche, más accidentes.* Madrid: INTRAS.

[56] Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles "Duque de Santomauro" (2007). *Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la Seguridad Vial*. Madrid: FITSA.

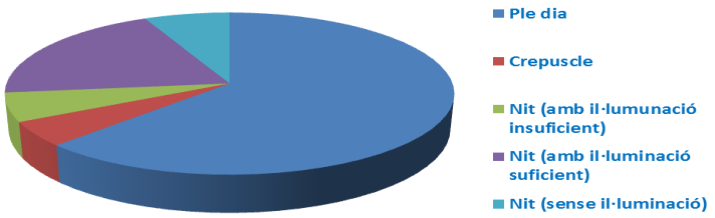
6.3. Factors de risc ambientals.

Les condicions ambientals són també un altre factor de risc per als atropellaments de vianants. Per exemple, la nit o la pluja són factors agreujants en els accidents que impliquen els vianants.

1. **La nit**. La manca de contrast provocada per l'enllumenat durant la nit fa que el vianant sigui poc visible: el perill també augmenta perquè els conductors es concentren en els fars dels altres vehicles.

   A més, els vianants tenen tendència a creure que són perfectament perceptibles a la mateixa distància que ells perceben els fars d'un vehicle que s'aproxima. Ara bé, un vianant que porta roba fosca no és perceptible per un conductor que circula amb els fars curts i es troba a una distància aproximada de 25 metres. Aquesta distància de visibilitat és més curta que l'espai de frenada d'un vehicle que circula a 60 km/h[57]. És important, doncs, impulsar campanyes de control del correcte estat de l'enllumenat dels vehicles que circulen per la ciutat i, fins i tot, per promoure l'ús de reflectants.

   Segons un estudi recent[58], a partir de dades de la DGT, estima que el 32% dels atropellaments amb víctimes greus o mortals succeïts a Espanya entre els anys 2005-2009 van passar per la nit: un 5% en zones amb il·luminació insuficient, un 20% en zones amb il·luminació suficient i un 7% en zones sense il·luminació.



Gràfic 38: Moment del dia en el que es produeixen atropellaments amb víctimes greus i mortals a Espanya entre 2005-2009 (Font: DGT, elaboració pròpia)

2. **La pluja**. El risc d'accident sobre una calçada mullada, nevada o glaçada, creix 10 vegades en relació amb una calçada seca, a causa de l'espai de frenada creixent i de la visibilitat reduïda per la pluja, la neu o la boira[49]. Aquest risc augmenta considerablement en el

[57] Catalunya, Institut Català de Seguretat Viària (1992). *Dossier tècnic de seguretat viària. Els vianants: el problema*. Barcelona: Departament de Governació.

[58] Monclús, J. (2012). *Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores*. Madrid: Fundación Mapfre.

supòsit de que el vehicle no estigui en correctes condicions de manteniment, en especial els frens i els pneumàtics.

Segons un anàlisi del RACE i la marca Goodyear, el 14'5% dels accidents amb víctimes que es van produir a Espanya el 2009 foren sota condicions de climatologia adversa i, del total d'aquests accidents, el plugim o primera fase de la pluja, es presenta com el factor climatològic que més accidents causa amb un 68'8% d'implicació, seguit per la pluja forta amb un 13'8% i, en tercer lloc, el vent fort amb un 3'6%. A més, en les zones urbanes, la importància percentual dels accidents amb plugim és més gran ja que es redueix la percepció del risc per la menor velocitat amb la que es circula, manifestant-se principalment en els atropellaments de vianants per l'increment de la distància necessària de frenada que provoca una calçada mullada.

6.4. Factors de risc urbanístics.

El segle passat es va caracteritzar principalment, d'una banda, pel procés d'industrialització que va donar lloc a un creixement espectacular de les ciutats, i de l'altra, per l'espectacular desenvolupament i generalització de la utilització dels automòbils com a mitjà de transport habitual, esdevenint, fins i tot, el més utilitzat per desplaçar-se, la qual cosa va comportar nombrosos problemes de caràcter econòmic, social, ambiental i, fins i tot, urbanístic. La nostra societat ha esdevingut una societat motoritzada que ha suposat un canvi radical en la vida, usos i costums dels ciutadans.

En aquest sentit, moltes ciutats van planificar el seu creixement en base a la mobilitat dels vehicles, responent principalment a les seves necessitats creixents del trànsit i deixant de banda els vianants i a la resta d'usuaris de la via pública, amb els consegüents riscos i amenaces que això podia comportar per a la seva seguretat. És famosa la desafortunada frase del president francès George Pompidou dels anys 1960 de que *"és la ciutat la que s'ha d'adaptar als automòbils i no al revés"*.

A Catalunya, tot i que alguns autors, com ara Colin Buchanan el 1963[59], advertien que les ciutats no estaven preparades per permetre un gran augment de vehicles i que, per tant, calia fer un esforç en planificar i remodelar les ciutats per compaginar el trànsit rodat i de vianants que s'esdevindria i així evitar problemes de congestió, contaminació acústica o accidents, entre altres, en moltes ciutats es va continuar construint i gestionant sense contemplar aquest trànsit. I, quan als anys 80 i 90, el creixement del trànsit i les taxes de motorització anaven augmentant considerablement, complint-se així aquella predicció, poc a poc van anar sorgint dites problemàtiques i, en comptes

[59] Buchanan, C. (1973). *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Editorial Tecnos.

d'adoptar les pertinents mesures correctores, generalment s'ha tendit a facilitar aquesta invasió dels automòbils (ampliant calçades, reduint voreres, eliminant parcs, passejos o zones de vianants o construint nous accessos, entre altres), de manera que les ciutats han anat quedant desfigurades i esdevenint monopolitzades per aquesta minoria motoritzada. En altres paraules, s'han anat adaptant les ciutats, com ara Vic, a l'automòbil quan el què hauria estat probablement més racional hauria estat justament el contrari.

I, conseqüència d'aquesta deficient previsió ha estat que els costos que han derivat (contaminació, deteriorament dels centres històrics i de la qualitat de vida dels seus ciutadans, accidentalitat, etc.) fa temps que han superat, amb escreix, el límit del què és raonable. I una prova d'això, és l'elevat nombre d'atropellaments que succeeixen, any rera any, en totes les ciutats, inclosa la ciutat de Vic.

El problema, però, és que els consistoris locals segueixen generalment apostant per crear més espai per als automòbils, creant noves infraestructures, com si es partís sempre de zero, de manera que impedeix recuperar els valors col·lectius de la ciutat. No obstant, l'alternativa a la ciutat dels cotxes no és la ciutat sense cotxes, ja que aquests han produït ja canvis irreversibles, sinó una racionalització a fons del seu ús. Més del 30% dels desplaçaments urbans a Europa són d'una distància inferior als tres quilòmetres, així que no només el transport públic, sinó també la bicicleta i el caminar poden absorbir, fàcilment, una bona part dels viatges motoritzats[60].

En línia amb l'actual tendència ecologista, molts municipis s'han adherit a la Carta d'Aalborg[61] o a l'anteriorment esmentada Carta Europea dels Drets dels Vianants, però, posteriorment actuen al contrari de tot el què aquests compromisos signifiquen.

Molts governs locals han defensat la necessitat d'implantar un sistema de transport alternatiu, fomentant el transport públic, el caminar o la bicicleta i, fins i tot, la necessitat d'implementar un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible en la ciutat, però al mateix temps continuen construint noves infraestructures viàries que el què fan és precisament incrementar encara més el volum de trànsit.

Aquesta espectacular irrupció dels automòbils en les ciutats i l'increment constant de la circulació d'aquest mitjà de transport motoritzat, ha provocat que el què abans eren carrers ara sovint s'hagin tornat carreteres, amb l'evident perill que això ha suposat principalment per a l'usuari més feble, és a dir, els vianants. No obstant, quin és el límit de motorització d'una ciutat com ara Vic? I, és més, si analitzem l'actual xarxa viària de la ciutat de Vic, està aquesta configurada per atendre a les necessitats dels seus ciutadans que circulen a peu o amb vehicle?

Per exemple, a Vic, l'any 2010 es va pretendre implantar un sistema de lloguer de bicicletes o comunament anomenat *bicing*, el qual, ja sigui perquè no es va dotar la ciutat amb infraestructures

[60] Olmos, J. (31 d'octubre de 2001). *Tráfico o ciudad*. El País, Consultat el 14 de gener de 2012 de http://elpais.com.

[61] *"Charter of European Cities and Towns towards sustainability"*, aprovada per la *European Conference on sustainable cities and towns*. Aalborg, Dinamarca (27 de maig de 1994).

adequades, ja sigui perquè no va anar acompanyada per un canvi cultural per part de la ciutadania, va fracassar per manca d'usuaris i només un any després fou suprimit.

Caminar és en si mateix és poc perillós, però fer-ho en carrers o carreteres en les que circulen automòbils comporta un risc de lesió considerable. Per exemple, segons dades del Regne Unit, el risc de mort per hora invertida en transport és per a un vianant més del doble que per a un conductor[62].

No hem d'oblidar que moltes de les polítiques públiques de seguretat viària es limiten a dotar als vehicles d'espais propis (com ara carrers, autopistes, autovies o carreteres), dels quals la resta d'usuaris són automàticament exclosos, els quals estan obligats a utilitzar vies públiques secundàries per circular o a utilitzar passos sobreelevats o subterranis per creuar-les. És evident que a mesura que augmenta el trànsit de vehicles, l'espai públic es fa més insegur i més molest per a la resta d'usuaris, especialment per als vianants. A més, sovint les eventuals disminucions de la mortalitat o la sinistralitat de vianants ha estat interpretat per diversos autors, no pas com una millora de la seguretat viària, sinó com un indici més de la creixent expulsió d'aquests usuaris de l'espai públic transitable[63].

Un exemple d'aquesta exclusió dels vianants en el disseny viari és l'existència en totes les ciutats de voreres amb una amplada tant que els obliga contínuament a baixar a la calçada en cas de trobar-se amb un obstacle o, senzillament, amb un altre vianant en sentit contrari, amb el consegüent increment del risc de sinistralitat que això suposa. Dita situació en aquestes voreres estretes i el risc d'atropellament encara és major en temps de pluja, quan la visibilitat és menor, i els vianants circulen amb paraigües, de manera que ocupen encara major espai.

Un recent estudi estima que el 2030, el 60% de la població mundial viurà en ciutats, de manera que els nuclis urbans requeriran transformacions importants per fer front a aquest creixement ja que el desenvolupament urbanístic de les ciutats i el constant creixement del parc de vehicles provocaran que la convivència entre vianants, vehicles privats, transport públic, motocicletes i bicicletes sigui cada cop més complexa[64]. Tots aquests usuaris necessiten el seu propi espai en la via urbana i les administracions local han de distribuir aquest espai en funció de les necessitats de cada zona per tal d'assolir una mobilitat més racional i, en definitiva, una pacífica convivència.

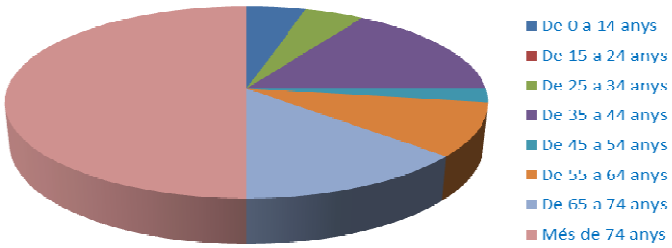
[62] Evans, A.W. (1994). *Evaluating public transport and road safety measures*. Accident Analysis & Prevention, núm. 26, pàg. 411-428.

[63] Davis, R. (1993). *Death on the sreets: cars and the mythology of road safety*. North Yorkshire: Leading Edge Press.

[64] Institute for Transportation and Development Policy (2010). *Our cities, ourselves: the future of transportation in urban life*. Nova York: ITDP.

6.5. Factors de risc personals.

Tot i que aquest tipus d'accidentalitat afecta persones de totes les edats, tant homes com dones, hi ha dos col·lectius que tenen un major risc associat respecte la resta: els infants i les persones grans.

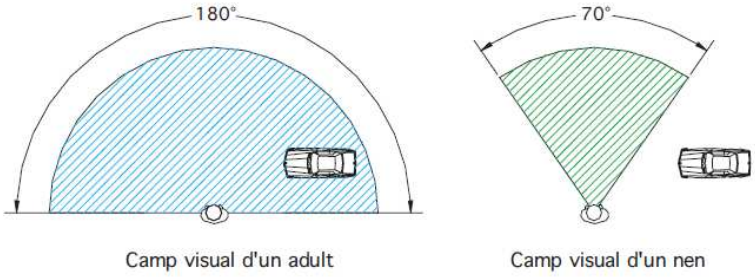


Gràfic 39: Vianants morts segons edat a Catalunya – 2010 (Font: SCT, elaboració pròpia)

1. **Infants**. La seva petita talla i el seu baix nivell de desenvolupament fan que els infants no intueixin el perill de la mateixa forma que una persona adulta. A més, el seu camp visual és estret i una multitud d'obstacles li pot obstruir la vista.

   En aquest sentit, les característiques específiques dels infants els impedeixen valorar el perill de la mateixa manera que a l'adult, perquè:

   - El seu camp visual és estret (70º), mentre que el de l'adult és de 180º.



Gràfic 40: Camps visuals d'un nen i un adult (Font: SCT).

   - A causa de la seva baixa estatura, hi ha molts més obstacles que li poden obstruir la vista i amagar-los de la vista dels conductors.
   - Sovint imaginen que, si veuen un vehicle, el conductor d'aquest vehicle també els deu haver vist a ells.

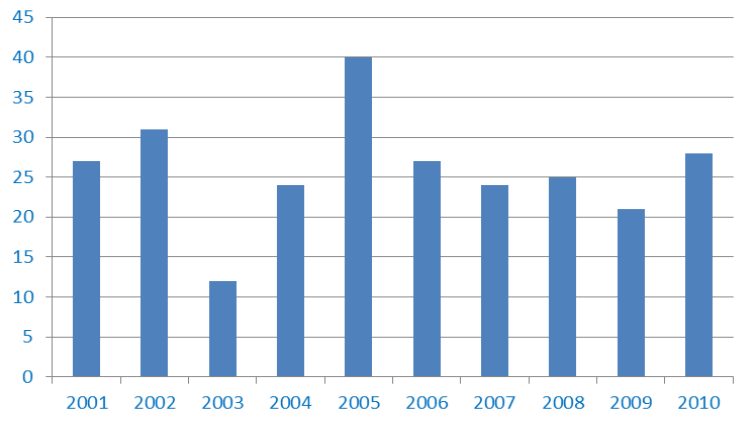
- Els infants sovint confonen la talla i l'allunyament (un cotxe els hi sembla més lluny que no pas un camió) i els hi és difícil discernir el moviment d'un vehicle (els infants pràcticament no diferencien un vehicle aturat d'un vehicle en marxa).
- El sistema d'audició dels infants no està completament desenvolupada i no localitzen amb precisió l'origen exacte d'un soroll.

Respecte als infants, cal tenir en compte l'especial ressò i repercussió que pot tenir qualsevol atropellament d'un infant, especialment en relació a la (in)seguretat subjectiva dels ciutadans. Un exemple d'aquest increment de la sensació de por de la ciutadania en relació amb la (in)seguretat dels carrers la trobem amb els pares i mares, els quals, una gran majoria han optat per acompanyar els seus fills en cotxe a l'escola, la qual cosa, paradoxalment, ha incrementat la perillositat als entorns dels centres escolars, incrementant d'aquesta manera la perillositat dels infants que es desplacen a peu a aquells centres.

2. **Persones grans**. Són l'altre grup especial de risc, tot i que, generalment els vianants de més edat són els que es comporten més d'acord amb la legislació que qualsevol altre grup d'edat. No obstant, la reducció de les seves capacitats de percepció i motiu, provoquen una disminució de la seva capacitat d'esquivar ràpidament una situació perillosa. A més, el creixent envelliment de la nostra població fa que representin el grup de població amb taxes de mortalitat viària per atropellament més elevades.

   Els principals factors explicatius d'aquesta situació són precisament la reducció de les seves capacitats de percepció i motriu, que fan disminuir la seva capacitat d'esquivar ràpidament una eventual situació perillosa:

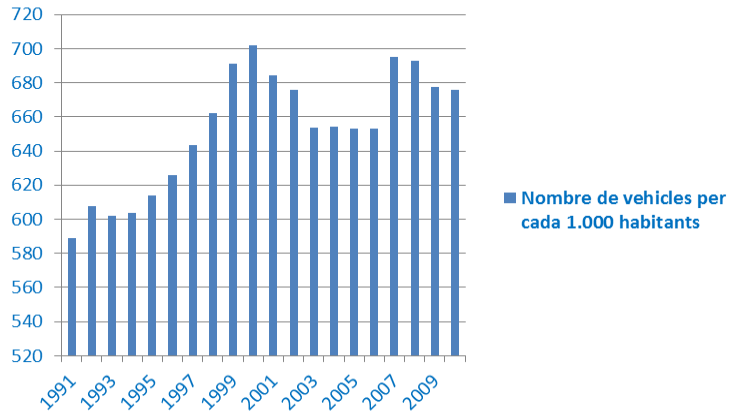
   - Disminució de l'audició, que afecta l'equilibri i redueix l'eficàcia del sistema d'alarma de les persones grans davant un eventual perill.
   - Disminució de la capacitat visual, que comporta el sorgiment d'imprecisions en la percepció de les perspectives i dels objectes en moviment.
   - Disminució de la capacitat física, que condueix a una manca de confiança que es pot derivar a accions perilloses (com ara tornar enrera o restar clavat a terra).
   - Medicaments, que poden donar lloc a comportaments no habituals a la via pública o a una disminució de la capacitat d'atenció de les persones grans.
   - Disminució de la capacitat d'aprenentatge, ja que les persones grans tendeixen a presentar menor facilitat per adaptar-se a les noves condicions i circumstàncies de circulació.



Gràfic 41: Nombre de persones majors de 65 anys mortes per atropellaments a Catalunya en zona urbana (Font: SCT, elaboració pròpia)

6.6. Factors de risc sociològics.

És evident que amb els anys, el vehicle ha anat ocupant progressivament un lloc important en les nostres vides i en la nostra societat, la qual ha esdevingut una societat motoritzada. Un exemple és l'evolució de la taxa de motorització de Vic (incloent turismes, motocicletes, furgonetes i camions), que el 2010 era de 675'87 vehicles per cada 1.000 habitants, xifra una mica superior a la del conjunt de Catalunya (667'45) i inferior a la mitjana comarcal (770'66). Com va afirmar Winfried Wolf, el primer reclam d'aquesta societat és que el cotxe és per a tothom: tothom té ja un cotxe o en vol tenir un[65].



Gràfic 42: Evolució de la taxa de motorització a la ciutat de Vic (Font: IDESCAT, elaboració pròpia)

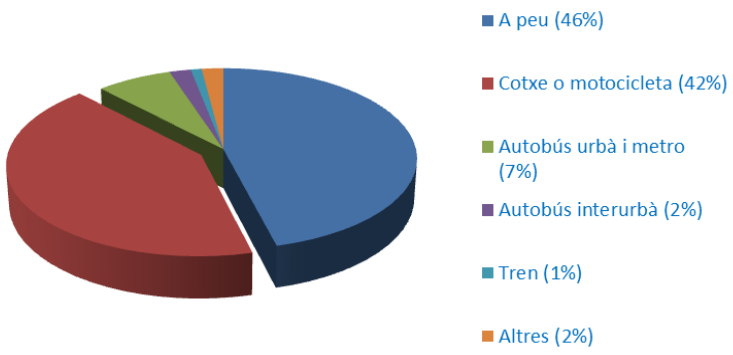
El propi Winfried Wolf va afirmar que la suma de moviments per satisfer les necessitats de mobilitat de les persones ha romàs més o menys constant al llarg del segle XX, abans i després de l'aparició

[65] Wolf, W. (1996). *Car Mania. A Critical History of Transport*. Londres: Editorial Pluto, pàg. 150.

de l'automòbil i l'automobilització de la societat. Aquest autor va estimar que la suma d'aquests desplaçaments ha estat sempre aproximadament de 1.000 desplaçaments per persona i any, distribuïts de la següent manera: 5 o 6 viatges per setmana per anar i tornar de treballar, 1 o 3 viatges per setmana per anar a comprar, 1 o 2 viatges per setmana per a oci, 5 o 6 viatges per setmana per anar als centres d'ensenyament i formació i 1 o 2 viatges a l'any per a vacances.

En canvi, el què si ha experimentat és la distància recorreguda per dur a terme aquests mil moviments de transport anuals, ja sigui per anar a treballar, per fer les compres, per gaudir de l'oci, per desplaçar-se als centres d'ensenyament o per marxar de vacances. En tots ells s'han multiplicat les distàncies necessàries per arribar a cada lloc. Cada cop és més difícil anar a treballar a peu o amb bicicleta, o, fins i tot, anar a comprar, ja que els hàbits de compra també s'han modificat i es tendeix més anar als supermercats o hipermercats ubicats a les afores de les ciutats, en comptes d'anar a la botiga de queviures del costat[66].

Segons un estudi del *Ministerio de Fomento*, de tots els desplaçaments entesos com a moviments des d'un origen fins a un lloc de destí realitzat amb un únic motiu (de manera que la tornada a l'origen es considera un altre desplaçament), en els dies laborables, el 46% dels desplaçaments es fan a peu i el 42% en cotxe o motocicleta, és a dir, en automòbil privat[67].

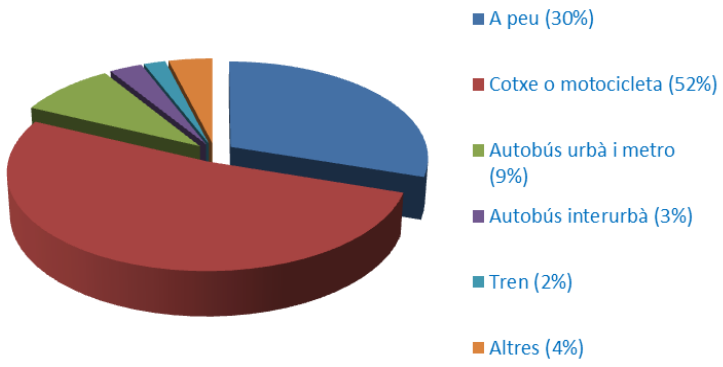


Gràfic 43: Forma dels desplaçaments en dies laborables (Font: Ministerio de Fomento, elaboració pròpia)

No obstant, si considerem només els desplaçaments deguts a treball i a estudis, la importància dels automòbils privats és major, ja que representen el 52%.

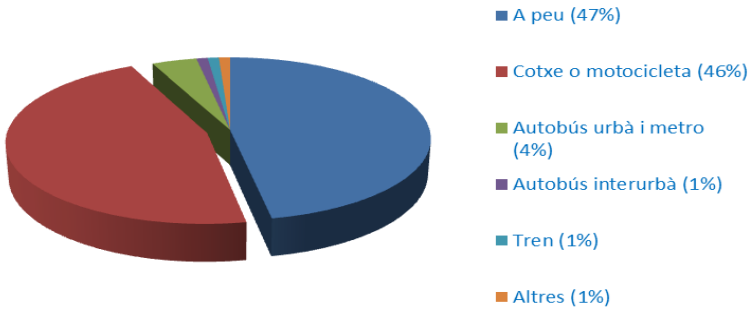
[66] Wolf, W. (1995). *La sociedad del automóvil: un callejón sin salida*. Mientras tanto, núm. 61, pàg. 97-108.

[67] Espanya, Ministerio de Fomento (2008). *Encuesta de Movilidad de las personas residentes en España, Movilia 2006/2007*. Madrid.



Gràfic 44: Forma dels desplaçaments per treball i estudis en dies laborables (Font: Ministerio de Fomento, elaboració pròpia)

Per altra banda, en els caps de setmana, els desplaçaments a peu suposen el 47% i en automòbil privat el 46%.



Gràfic 45: Forma dels desplaçaments en caps de setmana (Font: Ministerio de Fomento, elaboració pròpia)

6.7. Factors de risc situacionals.

Finalment, un altre factor que poden influir activament en la sinistralitat amb vianants és el conjunt de característiques de la via pública, concretament:

1. **Enllumenat**. L'enllumenat insuficient explica sovint els accidents. La conducció nocturna es diferencia de la diürna per la disminució de la capacitat de percepció. Quan es circula de nit, la capacitat visual disminueix pel simple fet que la llum natural ha desaparegut i la visió depèn d'aquesta capacitat de percepció. Un bon enllumenat eficient incrementa la capacitat visual, la visibilitat i la percepció dels usuaris i fa menys sorprenent el traçat de la via o la presència d'altres usuaris, com ara els vianants.

2. **Estacionaments**. Els estacionaments pròxims als passos de vianants poden amagar els vianants, sobretot els infants, que volen travessar la calçada. A més, els estacionaments irregulars sobre les voreres i les entrades privades a garatges particulars generen fluxos de vianants que han de sortir de la vorera, fora de tota protecció de la seva seguretat.

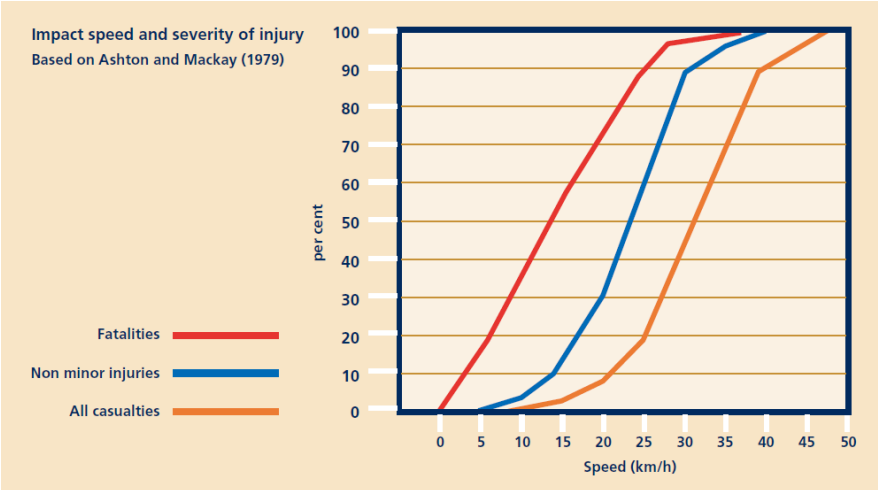
3. **Manteniment, disseny i ubicació dels passos de vianants**. La implantació de passos de vianants i que alterin els costums dels vianants (voltar obstacles, discontinuïtats, etc.), la distància excessiva entre els passos o el desgast de la pintura dels mateixos, constitueixen factors accidentògens.

4. **Voreres**. Les voreres massa estretes, en mal estat i massa plenes d'obstacles, poden induir als vianants a baixar a la calçada.

5. **Carrils de circulació**. El nombre de carrils de circulació, en particular si no hi ha illots de protecció, i la presència de diferents règims de circulació sobre la mateixa calçada i al mateix instant (carril-bus, sortida de passos subterranis, etc.) influeixen sobre la seguretat del vianant. Les parades d'autobús mal projectades, per situació o disseny, poden transformar-se en llocs de concentració que exposin el vianant a l'atropellament.

6. **Velocitat de les vies**. L'efecte de la velocitat en la severitat de l'accident és evident: en la col·lisió entre un vehicle que circula a 30 km/h i un vianant només en un 5% dels casos hi ha repercussions mortals, mentre que, si circula a 50 km/h, en el 45% dels casos hi ha accident mortal i a 65 km/h passa a ser el 85%[68].

   L'experiència durant els darrers anys en alguns països de la Unió Europea demostra que es poden assolir reduccions del 15 al 80% dels accidents mitjançant els tractaments integrals de zones residencials[69].

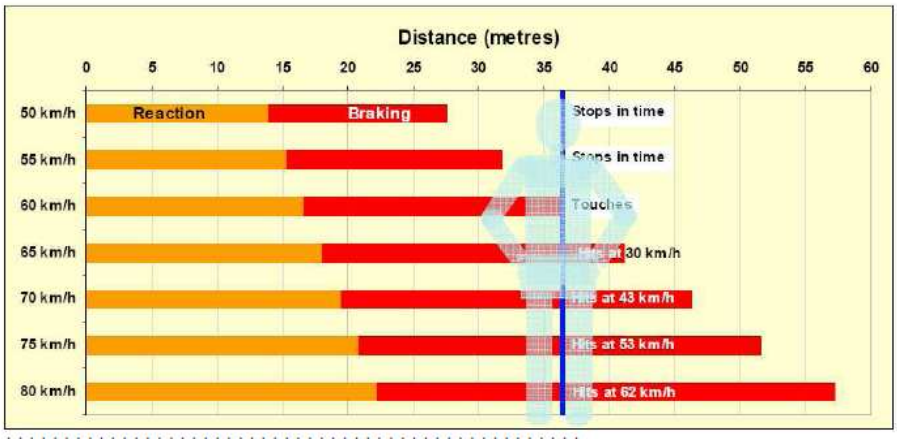


[68] Ashton, S.J., MacKay, G.M. (1979). *Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrian when hit by cars and some resulting implications*. 4th IRCOBI International Conference, Götenborg.

[69] Catalunya, Servei Català de Trànsit (2002). *Pla de seguretat viària 2002 - 2004*. Barcelona: Departament d'Interior.

Gràfic 46: Relació entre la velocitat dels vehicles i la gravetat de l'impacte (Font: SCT).

En relació amb aquesta problemàtica de la velocitat, hem de distingir entre la velocitat excessiva (és a dir, la conducció per sobre dels límits de velocitat) i la velocitat inadequada (conduir massa ràpidament per a les condicions concretes, encara que dins els límits fixats). En ambdós casos, la probabilitat d'evitar col·lisions es redueix a mesura que la velocitat s'incrementa. Per exemple, si un nen salta a la calçada uns 36 metres per davant del vehicle, el més probable és que el conductor mati al nen si va conduint a 70 km/h o més, li produirà lesions si condueix a 60 km/h i evitarà la col·lisió si condueix a 50 km/h. Així mateix, si el nen salta a la calçada a uns 15 metres del conductor, la probabilitat de ferir al nen amb conseqüències mortals baixa fins al 50 km/h[70].



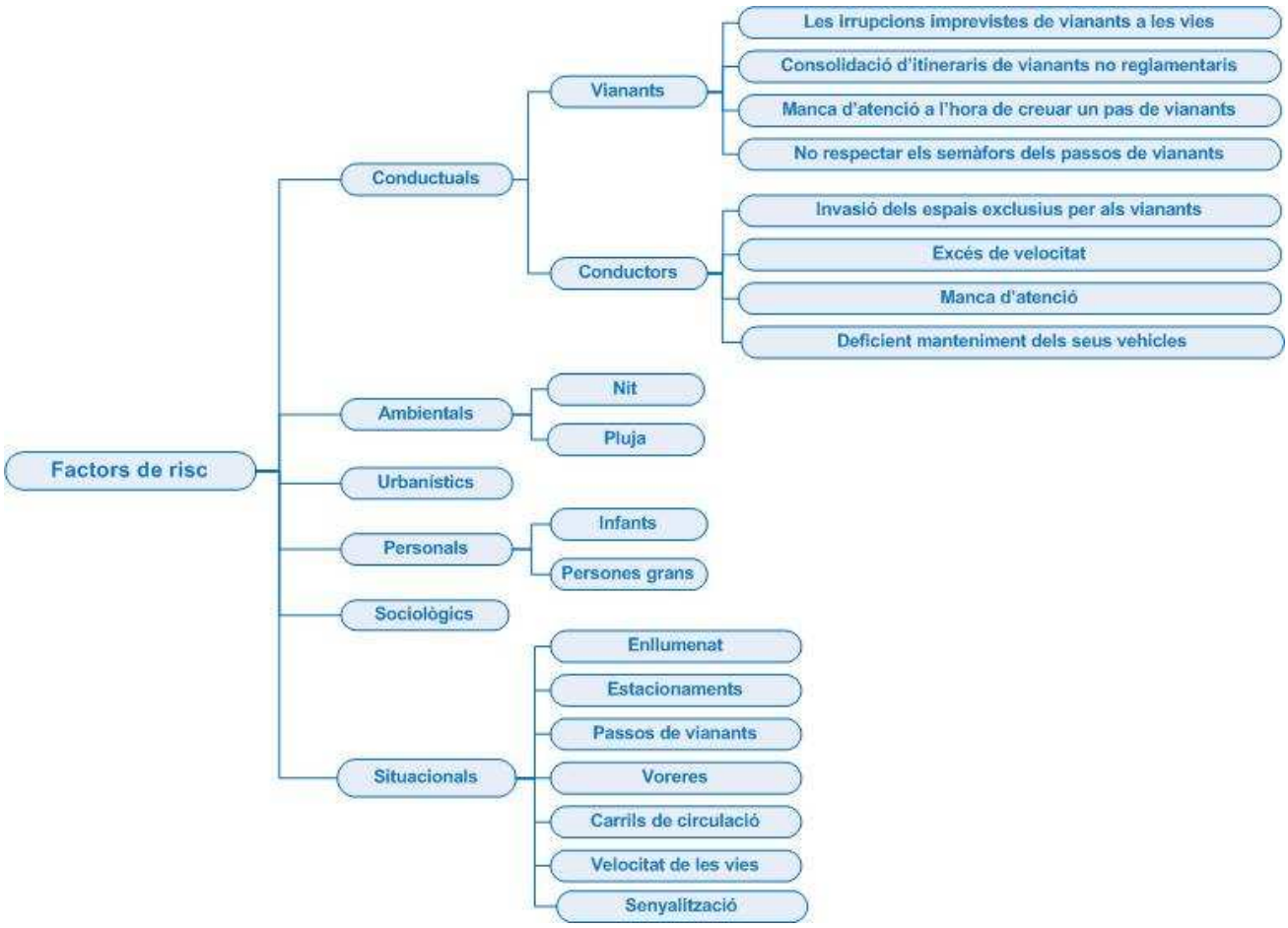
Gràfic 47: Distància de frenada a diferents velocitats, incloent un temps de reacció d'aproximadament 1 segon (Font: CEMT)

7. **Senyalització**. Finalment, una deficient senyalització pot ser un factor de risc important dels atropellaments. Per exemple, de poc serveix crear zones de prioritat invertida per als vianants si no està degudament senyalitzada o les senyals existents estan en un deficient estat de manteniment. Precisament, l'Ordenança municipal de bon govern, civisme, bons costums i convivència ciutadana[71] prohibeix qualsevol conducta que pugui suposar un mal ús o que pugui embrutar o danyar els elements estructurals, com ara la senyalització vertical.

[70] Conferencia Europea de Ministros de Transporte (2006). *Gestión de Velocidad*. París: CEMT.

[71] *"Ordenança municipal de bon govern, civisme, bons costums i convivència ciutadana".* Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (13 de juny de 2006), pàg. 46 – 91.

Gràfic 48: Mostra de la deficient senyalització de la zona de prioritat per a vianants del carrer Arquebisbe Alemany



Gràfic 49: Riscos i amenaces principals dels atropellaments de vianants (elaboració pròpia)

7 IDENTIFICACIÓ DE LES PRINCIPALS PROBLEMÀTIQUES

Un cop determinats els principals factors de risc o les amenaces que afavoreixen els accidents amb vianants, cal identificar específicament els problemes específics d'inseguretat viària que pateix la ciutat de Vic, identificant els llocs amb una major concentració d'accidents i també els punts on els usuaris tenen una major sensació d'inseguretat, encara que no concentri accidents, ja que permetrà millorar la seguretat subjectiva dels seus ciutadans.

Aquesta anàlisi s'haurà de dur a través de les dades que al seu efecte pugui recollir l'Ajuntament de Vic, ja sigui a través de les dades policials que disposi la Guàrdia Urbana sobre sinistralitat viària, ja sigui a través d'entrevistes, enquestes, baròmetres o senzillament per la tasca policial de proximitat que la pròpia Guàrdia Urbana pugui desenvolupar per la ciutat. Una bona recollida d'informació permetrà una diagnosi posterior més acurada sobre els problemes existents a la ciutat d'inseguretat viària.

Aquesta recollida i posterior tractament de dades permetrà obtenir una visió global de l'estat de l'accidentalitat i d'inseguretat del municipi, ja que una identificació massa superficial, corre el risc de proposar actuacions no adequades o insuficients per a la resolució dels problemes que es volen solucionar o pal·liar.

Per exemple, en el cas de la ciutat de Vic, el govern local s'ha limitat a dur a terme controls de radar de velocitat en els trams de la seva xarxa viària on es concentren més atropellaments. Però aquesta mesura, molt probablement, esdevindrà del tot insuficient ja que hi ha altres punts que, tot i no presentar elevades taxes d'accidentalitat, són igual o més insegurs als ulls dels vianants.

Un aspecte important que caldrà tenir en compte és la ***xifra negra*** d'accidents, ja que la informació disponible sobre els accidents provindrà generalment de la Guàrdia Urbana, la qual no disposa generalment mai de la xifra total d'accidentalitat ni sovint tampoc disposa de suficient informació sobre l'abast real dels danys físics ocasionats a les víctimes d'atropellaments, ja que algunes vegades les lesions apareixen amb posterioritat al sinistre i no arriba a tenir coneixement. No obstant, aquestes dades estadístiques permetran detectar els punts de concentració d'accidents (*punts negres*) o els trams d'acumulació d'accidents (*trams negres*).

Però, com s'ha esmentat, també serà molt important detectar igualment aquells punts o trams en els que els conductors i els vianants tinguin sensació d'inseguretat. Aquesta sensació d'inseguretat dels conductors i vianants haurà de formar part igualment de la identificació del problema de

seguretat viària de la ciutat. Probablement, els punts o trams negres identificats no coincidiran amb aquestes zones d'inseguretat subjectiva. Per això serà tant important la participació activa dels diferents actors socials implicats, ja que podran aportar una millor visió global de tota la (in)seguretat viària del municipi en relació amb els vianants.

Per analitzar la inseguretat percebuda pels conductors i vianants en la xarxa urbana es podrà recórrer a les enquestes o els baròmetres, a les entrevistes personalitzades o als baròmetres o a la tasca de proximitat dels agents de la Guàrdia Urbana.

- Les enquestes o els baròmetres entre els habitants del municipi permetrà a tota la població participar en el procés, de manera que es podran obtenir moltes indicacions sobre possibles punts problemàtics i també, fins i tot, propostes de millora.
- Per la seva banda, la realització d'entrevistes personalitzades a determinats actors socials implicats, com ara representants de les AMPA, dels casals o associacions de persones grans, de les associacions de veïns o de botiguers i comerciants, constituirà igualment una altra eina útil per a la identificació més específica d'aquests punts o trams conflictius.
- Finalment, tal i com ja s'ha esmentat anteriorment, la tasca de proximitat que haurien de realitzar els agents de la Guàrdia Urbana hauria de permetre tenir un contacte més directe amb la ciutadania i així poder identificar, d'una manera més informal, aquests punts o trams més insegurs que no apareixen en les estadístiques policials sobre sinistralitat.

D'altra banda, tenint en compte la importància del factor de la velocitat dels vehicles en l'origen i la gravetat dels accidents amb vianants, també seria convenient la realització de controls de velocitat en diferents punts de la ciutat de Vic per poder tenir una visió més clara del grau de compliment dels límits de velocitat establerts per part dels conductors en determinats trams o en tota la xarxa viària urbana en general i així poder estimar la influència d'aquest factor en la producció d'aquest tipus de sinistralitat viària.

Una altra acció a realitzar per determinar les problemàtiques específiques seria la visita sobre el terreny per part dels tècnics i polítics en els trams d'acumulació d'accidents o en els punts detectats d'inseguretat, per així poder analitzar si existeix cap causa en concret, ja sigui per una manca de passos de vianants, per una mala senyalització, per una mala ubicació de les places d'aparcament massa pròximes als passos de vianants, l'existència de trams sense continuïtat per als vianants o l'existència d'algun obstacle que dificulta la visibilitat, per manca d'il·luminació, etc.

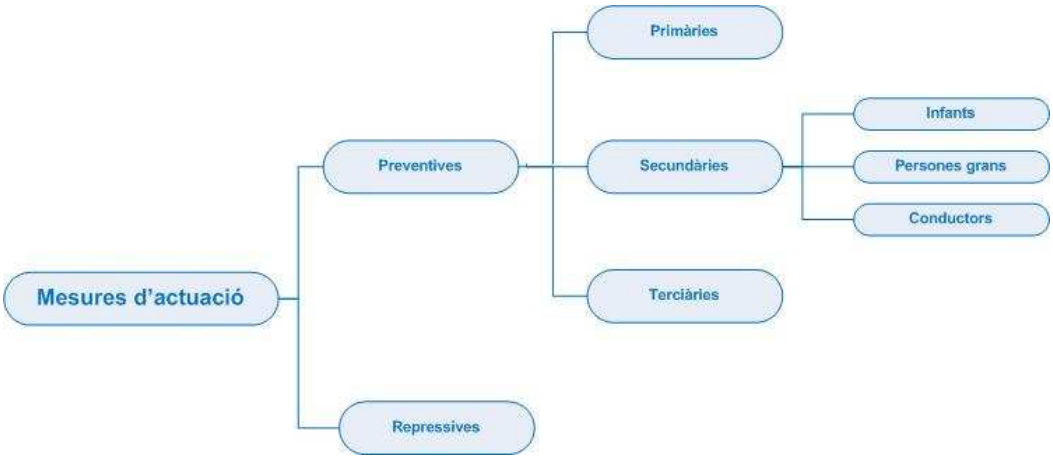
8 PROPOSTA DE MESURES D'ACTUACIÓ

En base a la matriu de Haddon i l'enfocament sistèmic que se'n deriva i una posterior anàlisi de les problemàtiques més específiques concretes de la ciutat de Vic, s'ha procurat identificar les principals deficiències que poden contribuir a produir atropellaments, de manera que el pas següent consistirà en proposar mesures o polítiques destinades a corregir-les o, com a mínim mitigar d'alguna manera, la gravetat i les conseqüències d'aquest tipus de sinistralitat viària. En cadascuna d'aquestes propostes es proposaran un seguit d'indicadors per avaluar la seva eficàcia i les seves eventuals desviacions, així com també s'identificaran els actors implicats en cada cas.

Per això, caldrà proposar una sèrie de mesures d'actuació, ja siguin de caràcter repressiu o preventiu, a fi i efecte principalment de procurar:

- Reduir l'exposició a riscos per part dels vianants.
- Impedir que es produeixin més atropellaments en la via pública vigatana.
- Reduir la gravetat dels traumatismes als vianants en cas d'atropellament.
- Mitigar les conseqüències dels traumatismes mitjançant una millor atenció posterior a la col·lisió.

Les mesures que eventualment es pretenguin adoptar s'hauran d'ajustar als objectius definits en el PSVL i d'acord amb els recursos tècnics, econòmics i humans disponibles per dur a terme aquestes actuacions. Així doncs, podem distingir principalment dues tipologies de mesures d'actuació: les mesures preventives i les mesures repressives.



Gràfic 50: Tipologia de les mesures d'actuació a adoptar (elaboració pròpia)

Tot aquest conjunt de mesures d'actuació proposades s'han d'interpretar com un guia per tal que els responsables tècnics i polítics locals defineixin concretament les accions específiques que s'han d'adoptar en cada cas per així assolir aquesta millora de la seguretat dels vianants. A més, la gran majoria de propostes tenen un caràcter transversal i estan incloses en més d'un dels àmbits descrits anteriorment i que haurien de definir el PLSV. És una mostra més de que la (in)seguretat dels vianants no es pot afrontar de manera individual a la (in)seguretat viària de la resta d'usuaris. D'aquesta manera es garanteix una major eficàcia i més garanties d'èxit, encara que també, per altra banda, pugui suposar una major complexitat i dificultat a l'hora d'abordar aquesta problemàtica.

Aquesta relació de propostes és suficientment extensa com perquè els tècnics, polítics i responsables del consistori local disposin d'un ampli ventall de possibilitats per afrontar la sinistralitat amb vianants, en funció dels recursos disponibles.

També s'estableixen tot un seguit d'indicadors que haurien de permetre avaluar l'eficàcia de les accions dutes a terme i realitzar, així, posteriorment el seu seguiment i avaluació, i quant als àmbits d'actuació relacionats amb les mesures d'actuació proposades es representen de la següent manera:

8.1. Mesures preventives.

Consistiran en actuacions tendents a conèixer i actuar anticipadament sobre els factors que potencialment puguin produir accidentalitat sobre els vianants, disposant a tal efecte de tots els mitjans necessaris per evitar-ho.

Tenint en compte que el tema de la sinistralitat viària és un problema molt important de salut que afecta a un gran nombre de persones, podem recórrer a una analogia sanitària i adoptar un **enfocament epidemiològic**, en funció de la població cap a la qual es pretenen dirigir les mesures

preventives en qüestió. Així, distingirem unes mesures de prevenció primària dirigides a la població en general, unes mesures preventives secundàries adreçades a la població amb un major risc de ser objecte d'atropellaments (infants i persones grans) i, finalment, unes altres mesures de prevenció terciària dirigides als conductors i vianants responsables d'aquests atropellaments a fi i efecte d'evitar qualsevol reincidència.

8.1.1. La prevenció primària

Inclou el conjunt d'estratègies i mesures dirigides a la població en general i que actuaran sobre els factors de risc socials i situacionals per evitar que aquests afavoreixin a aquest tipus d'accidentalitat, creant les condicions oportunes per reduir la seva possible incidència. I, dins totes aquestes, podem distingir tres classes de prevenció (social, situacional i comunitària)[72].

Així, d'una banda, entre les mesures preventives primàries de **caràcter social**, és a dir, aquelles dirigides a incidir sobre les causes o predisposicions socials o personals que poden afavorir aquest tipus de sinistralitat, podem distingir les següents:

1. **Anàlisi exhaustiu dels atropellaments a la ciutat de Vic**, òbviament, la primera de totes les mesures de caràcter preventiu i social que es vulguin dur a terme és estudiar en profunditat els atropellaments ocorreguts a la xarxa viària urbana vigatana, a fi i efecte de poder identificar els punts amb major sinistralitat, així com els que els usuaris perceben major inseguretat i, d'aquesta manera, poder identificar, en la mesura del possible, les possibles causes i incidir sobre elles.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicador: No avaluable.

2. **Increment de la presència visible d'agents de la Guàrdia Urbana**, especialment en els passos de vianants i zones amb major sinistralitat d'aquest tipus d'usuari, ja que la seva senzilla presència visible pot afavorir als conductors i als vianants a adoptar actituds més prudents i respectuoses amb la normativa existent. De fet, aquesta ja és una de les mesures adoptades pel consistori local vigatà.

   Agents implicats: Guàrdia Urbana.

   Indicadors: Nombre d'hores efectives de patrullatge a peu per la ciutat.

[72] Curbet, J. (2009). *El rey desnudo. La gobernabilidad de la seguridad ciudadana.* 1a Edició. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.

Nombre de dispositius estàtics de vigilància en passos de vianants i en altres punts de la ciutat.

3. **Campanya de conscienciació social sobre (in)seguretat viària a la població en general**, fent especial ressò sobre la necessitat de respectar la normativa existent, ja sigui com a conductor, ja sigui com a vianant. Cal fomentar el debat públic sobre (in)seguretat viària en el municipi, així com les conseqüències negatives que pot comportar. En aquest aspecte, el paper de la Guàrdia Urbana és important ja que ha de modificar l'actitud sovint tolerant davant determinades actituds d'indisciplina viària que estan socialment acceptades tàcitament, a fi i efecte de fer conèixer no només la irregularitat del seu comportament, sinó també la perillositat que pot comportar, en especial per a la seguretat dels vianants.

   També caldrà una major implicació activa dels diferents representats polítics en la seguretat viària, no només fent manifestacions directes i freqüents sobre la seva preocupació per l'accidentalitat amb vianants a la ciutat de Vic i donant exemple públic a la perquè aquesta sumi els esforços amb ells per tal de millorar-la, sinó també integrant en els seus respectius programes polítics compromisos concrets tendents a la reducció de la sinistralitat amb vianants, de forma que esdevingui una de les principals prioritats de l'acció del govern.

   Finalment, és una bona oportunitat també d'implicar determinats actors socials implicats en la seguretat viària, com ara associacions de conductors, cíviques o de veïns, per exemple.

   Agents implicats: Guàrdia Urbana, Ajuntament de Vic, associacions de conductors.

   Indicadors: Nombre de campanyes i actuacions específiques realitzades sobre la (in)seguretat viària.

4. **Campanya de sensibilització de l'especial vulnerabilitat dels vianants**. És important sensibilitzar als vianants (que alhora molts també són en una altra ocasió conductors), sobre la seva especial vulnerabilitat davant un accident de trànsit. Concretament, una de les mesures que el consistori local vol emprendre és pintar un missatge als principals passos de vianants, afavorint, d'aquesta manera, una conducta més prudent per part de la ciutadania, ja sigui quan circulin a peu o amb el seu vehicle. El contingut del missatge que es pintarà al terra es preveu que sigui escollit a partir de la participació ciutadana. Un exemple podria ser la campanya *"Atenció! Tots som vianants"* duta a terme a la ciutat de Terrassa també amb col·laboració del RACC. Per tant, a l'igual que amb la mesura anterior,

es podria implicar a altres actors socials a fi i efecte de poder arribar el missatge a un major nombre de persones i amb una major intensitat.

Gràfic 51: Campanya "Atenció! Tots som vianants" a la ciutat de Terrassa (Font: RACC).

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de campanyes i actuacions de difusió realitzades.

Nombre de passos de vianants sobre els quals s'ha pintat algun missatge de sensibilització.

Nombre d'atropellaments en els passos de vianants en els que s'ha realitzat alguna actuació.

5. **Difusió pública del PLSV**. L'Ajuntament de Vic tenia aprovat des del 2008 un PLSV per al municipi, però n'ha fet una escassa difusió, de manera que pocs ciutadans en tenen coneixement de la seva existència i, encara menys, del seu contingut. Ara, arran dels darrers atropellaments, se n'ha fet una revisió. És una bona oportunitat, doncs, per donar-li la difusió oportuna i adient a la ciutadania, tenint en compte que ha d'esdevenir l'eina principal de definició de les estratègies de mobilitat segura del municipi i ha d'estar adaptat a les seves necessitats específiques i ha de permetre millorar la mobilitat i contribuir a reduir la sinistralitat, en especial la dels vianants. Per això, és important que la ciutadania en tingui coneixement del seu contingut.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre d'accions de difusió pública del PLSV de la ciutat de Vic.

6. **Realitzar una enquesta sobre l'estat del trànsit urbà i mobilitat a Vic**, per així poder tenir una visió més àmplia, no només dels possibles trams que poden suposar major (in)seguretat per als vianants, sinó de les possibles mancances sobre mobilitat i seguretat viària que pot presentar el municipi. També es pot aprofitar per avaluar el coneixement per part de la ciutadania del telèfon únic d'emergències 112. Una altra possibilitat és potenciar, millorar i donar major difusió a la bústia ciutadana existent a la pàgina web de l'Ajuntament. Poden representar, doncs, eines per combatre la vessant subjectiva de la inseguretat viària dels vianants.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre d'enquestes realitzades amb aquesta finalitat.

   Nombre de registres obtinguts en les enquestes realitzades.

7. **Avaluar l'assistència sanitària a les víctimes**. S'ha de reduir el nombre de víctimes mortals i els efectes greus dels atropellaments durant els minuts posteriors a l'accident, de manera que una correcta gestió dels accidents després de l'eventual impacte és un determinant essencial de l'oportunitat i la qualitat de supervivència dels ferits. Per això cal realitzar un estudi per avaluar la situació actual i analitzar les mesures que caldria prendre per reduir el temps d'assistència a les víctimes d'atropellaments, així com revisar i actualitzar els protocols d'actuació en cas d'atropellament de vianant entre la Guàrdia Urbana, Bombers i els serveis assistencials.

Gràfic 52: Dotacions de serveis assistencials atenent a una víctima al Passeig de Vic (Font: el 9 Nou)

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament de Salut, Departament d'Interior, Centre d'atenció i de gestió de trucades d'urgència 112, Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM), Guàrdia Urbana, Bombers, Mossos d'Esquadra.

   Indicadors: Nombre de reunions realitzades amb els diferents actors implicats.

Nombre de protocols analitzats i, en el seu cas, revisats.

Evolució del temps de resposta des de la rebuda de la trucada al telèfon d'emergències 112 i l'instant d'arribada al lloc de l'atropellament del primer efectiu de qualsevol dels serveis.

8. **Potenciar el coneixement del telèfon 112**. Tenint en compte que una de les principals mesures ha de ser la reducció del temps de resposta, caldria potenciar el coneixement per part de la ciutadania de l'existència del telèfon únic d'emergències 112, ja que segons un recent estudi de la Comissió Europea només el 65% de la població espanyola coneixien de la seva existència[73]. Una possibilitat seria adherir-se al Dia Europeu del 112 que se celebra l'11 de febrer de cada any (coincidint amb el dia 11 del mes 2) amb l'objectiu de promoure el coneixement i el bon ús d'aquest número únic d'emergències.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

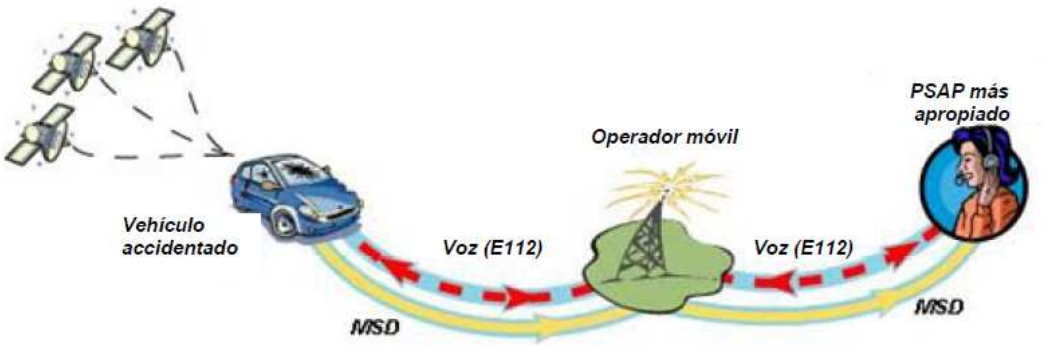
Indicadors: Nombre d'actuacions de difusió realitzades.

Nombre de trucades al telèfon 112 realitzades referent a sinistres viaris a Vic.

9. **Potenciar el sistema *eCall***. Quan es produeix un atropellament o qualsevol accident de trànsit i han d'acudir els serveis d'emergència, cada minut és fonamental per salvar vides i reduir la gravetat de les lesions. No obstant, en cas d'accident no es té sempre el reflex o la capacitat física per trucar immediatament a aquests serveis. Per això, amb el sistema *eCall* es disposa d'un mecanisme que realitza automàticament una trucada al telèfon únic d'emergències 112 en cas de detectar una forta col·lisió o l'obertura de l'airbag, tot i que també es pot activar manualment en cas, per exemple, d'indisposició del conductor, i comunica la posició del vehicle. Segons la Comissió Europea, aquest sistema podria reduir en un 50% el temps mitjà de resposta en cas d'accident en àrees interurbanes i en un 40% en àrees urbanes, així com salvar anualment fins a 2.500 vides a la Unió Europea i

[73] Comisión Europea (2012). *The European emergency number 112.* Flash Eurobarometer Reports, núm. 339, pàg. 76.

aconseguir que un 15% dels ferits greus passessin a tenir un pronòstic lleu gràcies a l'eficàcia de l'assistència mèdica assolida amb aquest nou sistema[74].



Gràfic 53: Principis de funcionament del sistema eCall (Font: Comissió Europea)

A tal efecte, per a la Comissió Europea la instal·lació del sistema eCall en els vehicles nous és una prioritat, per la qual cosa ha adoptat una Recomanació[75] en la que insta als Estats membres, d'una banda, a garantir que els operadors de xarxes de telefonia mòbil adaptin la seva infraestructura per tal que permeti transmetre eficaçment aquest tipus de trucada als serveis d'emergència i, de l'altra, a aplicar a les trucades dels dispositius eCall el mateix tractament que a la resta de trucades al 112, és a dir, considerar-les prioritàries i no cobrar-les. L'objectiu de la Comissió, doncs, és la plena funcionalitat del servei eCall a tota la Unió Europea el 2015, per la qual cosa, des de l'àmbit local s'hauria d'instar als organismes pertinents per tal que adoptin les mesures pertinents i adequades al respecte.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament d'Indústria, Comerç i Turisme, *Ministerio del Interior*, *Ministerio de Industria, Energía y Turismo*, Centre d'atenció i de gestió de trucades d'urgència 112, empreses del sector de l'automoció.

Indicadors: Percentatge de vehicles amb el dispositiu eCall instal·lat.

Nombre de normatives aprovades per les Administracions competents relatives a la implementació del sistema eCall.

[74] Comisión Europea (2009). *eCall: el momento de implantarlo*. COM (2009) 434. Bruselas.

[75] *"Recomendación de la Comisión de 8 de septiembre de 2011 relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 (llamada eCall)"*. Diario Oficial de la Unión Europea (22 de novembre de 2011), pàg. L 303/46 – L 303/48.

10. **Actuacions sobre el disseny dels vehicles**, ja que es pot disminuir un percentatge important de víctimes mortals i, en tot cas, de la gravetat de les eventuals lesions produïdes en cas d'atropellament amb la millora del disseny dels vehicles quant a la protecció dels vianants. A tal efecte, és possible reduir la mortalitat del nombre de vianants al voltant d'un 10% combinant sistemes d'assistència a la frenada d'emergència i sistemes per reduir el risc de lesió en cas d'atropellament o d'impacte contra el frontal del vehicle[76]. No obstant, és evident que cap d'aquestes mesures tecnològiques seran eficaces si els conductors no respecten els límits de velocitat.

    Precisament, les noves directives europees contribuiran a millorar la protecció dels vianants i exigiran als fabricants de vehicles millores en el disseny i en la construcció dels seus nous automòbils. A tal efecte, es va aprovar la *Directiva 2003/102/EC relativa a la protecció als vianants i altres usuaris vulnerables abans i en el cas d'una col·lisió amb un vehicle de motor*[77], la qual va establir tota una sèrie de requeriments legals o d'homologació per tal de poder comercialitzar un vehicle. No obstant, es va preveure la seva entrada en vigor de manera esgraonada.

    Així, una primera fase, aplicable des de l'u d'octubre de 2005, consistia en l'obligatorietat de passar uns requisits reduïts, però només per als nous models de vehicles; posteriorment, una segona fase, que va entrar en vigor al mes de setembre de 2010, per la qual es demanen requisits més exigents però només també per als nous models (en concret, han de disposar de dues estrelles, sobre un màxim de quatre, en els *crash tests* d'EuroNCAP); i, finalment, no serà fins al setembre de 2015 que l'obligatorietat de passar tots els requisits legals de protecció per a vianants (en concret, hauran d'assolir la màxima puntuació) serà aplicable a qualsevol cotxe que es posi en circulació, de manera que els vehicles que no protegeixin adequadament als vianants no es podran comercialitzar. Amb aquestes mesures, la Unió Europea (UE) espera reduir el nombre de morts i ferits greus a la meitat.

    Entre aquestes proves d'impacte o *crash tests* hi ha una específica per al supòsit d'atropellament de vianants, en la qual s'analitza el grau de protecció que ofereix cada model al vianant. A tal efecte, es llencen contra diferents punts del frontal del vehicle uns maniquins (*dummies*) que reprodueixen les característiques de massa, articulacions, inèrcia i alçada d'un nen i d'un adult. Per això, cada cop més els nous vehicles incorporen una sèrie de mecanismes tendents a amortir l'impacte dels vianants sobre el vehicle, com ara la

[76] Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (2006). *Tecnologías vehiculares para la mejora de la protección de peatones y ciclistas*. Evidencias científicas de la eficacia de las tecnologías. Madrid: FITSA.

[77] *"Directiva 2003/102/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo"*. Diario Oficial de la Unión Europea (6 de desembre de 2003), pàg. L 321/15 – L 321/25.

instal·lació d'airbags al capó o de para-xocs davanters especials, amb la qual cosa es pretén reduir la lesivitat en cas d'impacte.

Gràfic 54: Prova d'impacte d'un vehicle amb un dummy (Font: FITSA).

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament d'Indústria, Comerç i Turisme, Ministerio del Interior, Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Centre d'atenció i de gestió de trucades d'urgència 112, empreses del sector de l'automoció.

Indicadors: Percentatge de vehicles amb dispositius de seguretat activa instal·lats relatius a la protecció de vianants en cas d'impacte.

11. **Creació d'un mapa d'atropellaments en la pàgina web de l'Ajuntament**, per tal de mapificar els atropellaments que han estat atestats per la Guàrdia Urbana de Vic a través, per exemple, de la tecnologia *Google Maps*, de manera que es creï una marca de posició per a cada atropellament amb ferit greu o mort, així, tant vianants i conductors, podran tenir un major coneixement de la sinistralitat en els diferents punts de la ciutat i així prestar una major atenció a l'hora de circular per aquells indrets.

    Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana.

    Indicadors: No avaluable.

D'altra banda, es podrien igualment dur a terme mesures de prevenció primària de **caràcter situacional**, tendents a establir obstacles ambientals o eliminant elements que puguin donar lloc a aquest tipus d'accidentalitat, entre altres, les següents:

1. **Classificació de la xarxa viària de carrers de Vic**, basada en els criteris o paràmetres de seguretat establerts, per exemple, en el projecte EuroRAP[78], relacionant accidentalitat i

[78] Real Automóvil Club de España (2011). *Informe RACE – Evaluación de la Red de Carreteras del Estado*. Madrid: RACE.

intensitat del trànsit. Aquesta classificació pot permetre identificar els trams on el risc d'accident i d'atropellament és més elevat.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Percentatge de carrers de la xarxa viària urbana vigatana degudament classificat.

2. **Identificació dels trams de concentració d'accidents (TCA)**, ja que la classificació anterior permetrà identificar els trams amb major concentració d'accidents existents a la ciutat de Vic, per així poder procedir, de manera progressiva i sostinguda, anar eliminant-los i poder així prioritzar les diferents actuacions a dur a terme.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de TCA identificats de la xarxa viària urbana de Vic.

3. **Prioritzar els moviments dels vianants sobre el trànsit de vehicles en les zones residencials o d'elevat trànsit de vianants**. Aquesta hauria de ser la principal mesura a dur a terme per l'Ajuntament, ja que seria una clara aposta de modificar la tendència fins ara observada i començar a adaptar la ciutat als vianants i no a la inversa. Però, per això, cal, no només un canvi en la conscienciació social de la ciutadania, que requereix molt temps i esforços, sinó també proporcionar la deguda informació als vianants i, sobretot, als conductors. Per exemple, una bona mesura seria la sobreelevació de la calçada a l'alçada de la vorera per ajudar a prendre consciència als conductors del caràcter de la zona prioritària per als vianants (com s'ha fet al carrer Arquebisbe Alemany), de manera que es facilitaria la reducció de la seva velocitat per aquest impediment físic de la sobreelevació. Així mateix, també s'haurien de prendre altres mesures, com ara la limitació de la velocitat dels vehicles per aquestes zones a un màxim de 20 o 30 km/h o el control constant per part de la Guàrdia Urbana.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana.

   Indicadors: Nombre de zones residencials instal·lades.

   Percentatge de vehicles que excedeixen el límit de velocitat legalment establert per aquests trams i que respecten la prioritat a favor dels vianants.

4. **Exigir l'elaboració d'auditories de seguretat viària en els nous projectes urbanístics**, és a dir, sol·licitar l'elaboració d'estudis d'impacte de la seguretat viària per a l'aprovació de qualsevol projecte d'urbanisme a la ciutat, de manera que es pugui comprovar que les vies incloses en aquests projectes compleixen els principis de seguretat viària.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre d'auditories realitzades.

5. **Revisió dels passos de vianants existents a la ciutat**. Aquests passos de vianants han d'estar en tot moment en correctes condicions, complint amb la normativa existent, i, així mateix, han de ser suficients, oferint itineraris segurs i directes, evitant la consolidació de rutes de vianants no reglamentàries, per la qual cosa, probablement, s'hauran de repassar i repintar molts dels existents per incrementar la seva visibilitat.

   Un exemple és un dels carrers més cèntrics i transitats de Vic, com és el carrer Jacint Verdaguer, on és molt habitual observar contínuament la presència de vianants creuant aquesta via de manera irregular, probablement pel fet d'existir només un a la part superior i un altre a la part inferior, en l'encreuament amb el carrer Bisbe Morgades. Així, per exemple, durant un breu període de deu minuts en un dimarts al matí, dia de mercat a la Plaça Major i, per tant, amb major afluència de vianants, es va observar com vint-i-vuit persones van creuar dita via per llocs no habilitats, amb el consegüent risc d'atropellament pel trànsit intens en dit carrer. Preguntats pels motius pel qual havien creuat la via per un lloc no habilitat, tots van contestar que era per la manca de pas de vianants o perquè el més pròxim era massa lluny.

Gràfic 55: Persones creuant el carrer Verdaguer de forma irregular.

Altres exemples serien els ja esmentats del capdamunt del carrer Portal de la Rambla que dóna a la Rambla del Carme o la carretera de Roda, els quals s'han creat diferents itineraris no reglamentaris per la manca de passos de vianants.

Per tant, seria interessant analitzar aquells trams de la xarxa viària urbana vigatana on es concentren un major nombre de conductes no reglamentàries per tal d'esbrinar els motius, ja que, molt probablement, es deu per algun factor situacional fàcilment esmenable. D'aquesta manera, es podria incrementar la seguretat, tant dels vianants, com dels propis conductors.

Es podria també avaluar els nivells de seguretat dels passos de vianants de la ciutat de Vic a partir dels factors de seguretat definits en el projecte EuroTEST[79], per així poder identificar eventuals defectes i possibilitats de millora. Aquests factors es van englobar principalment en quatre categories diferents de seguretat: el sistema de creuament (un 23% de la nota final), la visibilitat diürna (un 26% de la nota final), la visibilitat nocturna (32% de la nota final) i l'accessibilitat (el 19% restant de la nota final).

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de passos de vianants i trams de la xarxa viària examinats.

Nombre de passos de vianants en els que s'ha hagut de fer algun treball de repàs o de repintada.

Nombre de nous passos de vianants senyalitzats.

6. **Instal·lació de passos de vianants asimètrics**. En les vies de doble direcció, es poden instal·lar passos de vianants asimètrics per incrementar així la protecció dels vianants. Aquesta nova mesura de senyalització horitzontal avança el punt d'aturada dels vehicles en cadascun dels sentits de la circulació, de manera que els vehicles frenen, com a mínim, a dos metres d'on creuen els vianants. D'aquesta manera es guanya espai i distància de frenada en cas d'urgència i es rebaixa la velocitat en cas d'impacte i s'incrementa la visibilitat. A més, es podria incorporar un paviment antilliscant per tal d'oferir major seguretat

[79] Reial Automòbil Club de Catalunya (2010). *Estudio EuroTEST. Auditoría europea de pasos de peatones*. Barcelona: RACC.

en cas de frenada brusca dels vehicles. De fet, aquesta és una altra de les mesures que el consistori vigatà ha començat a implementar en determinats carrers de la ciutat.

Gràfic 56: Passos asimètrics instal·lats al carrer Torelló.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de passos de vianants asimètrics instal·lats.

7. **Eliminació d'obstacles que impedeixin l'ús normal dels passos de vianants o disminueixin la seva visibilitat**. Caldrà també eliminar aquells obstacles que impedeixin el seu ús normal o limitin la seva visibilitat, ja siguin elements fixos, com ara contenidors, faroles o qualsevol altre element urbanístic, com també elements temporals, com ara vehicles mal estacionats sobre els passos de vianants. Conseqüentment, novament el paper de la Guàrdia Urbana és molt important ja que és el responsable d'advertir i, en el seu cas, denunciar aquells conductors que estacionin irregularment el seu vehicle sobre un pas de vianants. A més, per la seva tasca de proximitat diària, igualment tindrà major oportunitat de que els ciutadans els informin sobre la presència d'algun d'aquests obstacles i poder emprendre les mesures oportunes.

   De fet, l'Ajuntament de Vic ja ha iniciat una campanya per eliminar aquelles places d'aparcament contigües a alguns passos de vianants i que poden dificultar la visibilitat, tant dels vianants com dels conductors.

Gràfic 57: Pas de vianants del carrer Verdaguer en el que s'ha eliminat una plaça d'aparcament per millorar la visibilitat.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana.

Indicadors: Nombre de passos de vianants en els que s'ha eliminat algun obstacle visual.

Nombre de denúncies interposades per parar o estacionar el vehicle sobre un pas de vianants.

8. **Revisió de la senyalització vertical de la ciutat**, especialment els relatius a la presència de passos de vianants, limitació de velocitat i proximitat de zones de vianants. A banda dels passos de vianants, cal analitzar també si la senyalització vertical existent és suficient, en correcte estat de manteniment i perfectament visible per a qualsevol usuari de la via pública. A tal efecte, caldria una major contundència per part del consistori vigatà amb aquelles conductes que embrutin o danyin les senyalitzacions verticals relatives a la seguretat dels vianants, ja que la seva actitud suposa un risc, a banda de que l'esmentada ordenança municipal de bon govern, civisme, bons costums i convivència ciutadana no ho permet.

   Així mateix, tenint en compte que la pel·lícula retro reflectant de la que estan cobertes les senyals, tenen una vida limitada ja que estan sotmeses a l'acció dels diferents agents meteorològica (com ara la radiació solar, les temperatures extremes, les precipitacions, la humitat, entre altres), cal procedir a la substitució automàtica d'aquelles senyals que els ha vençut el període de validesa establert per la normativa existent. Aquest període de validesa no es pot superar en cap cas, ja que suposa la pèrdua de la seva eficàcia, especialment per la nit que és quan resulta més necessària, amb el consegüent increment del risc de

sinistralitat en els carrers de Vic. Precisament, la norma UNE 135 337[80] recomana un termini de reposició de 7 anys des de la data de fabricació per a la major part de senyals verticals i de 10 per a la resta.

Gràfic 58: Exemples de la deficient senyalització de la zona de prioritat invertida del barri de l'Eixample Morató.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de senyals verticals examinades.

Nombre i percentatge de senyals verticals caducades i reemplaçades.

Nombre i percentatge de senyals verticals en les que s'ha hagut de fer algun treball de repàs o de repintada.

Nombre de noves senyalitzacions verticals col·locades en relació directa amb la seguretat dels vianants.

Nombre de denúncies interposades per comportaments que suposin un mal ús o que generin embrutar o danyar les senyalitzacions relatives a la seguretat dels vianants.

9. **Col·locació de pilones o jardineres en els marges d'algunes voreres per impedir que els vehicles hi tinguin accés** o la reculada de les voreres amb obra, de manera que marqui més clarament els límits als vehicles evitant el seu estacionament i millorant la visibilitat tant dels vianants com dels conductors. Precisament, l'ordenança municipal de

[80] Asociación Española de Normalización y Certificación (2006). *Norma UNE 135 337. Señalización vertical. Señales, carteles y paneles direccionales metálicos. Embalaje, almacenamiento, manipulación, transporte e instalación. Materiales. Características y métodos de ensayo.* Madrid: AENOR.

circulació de vehicles i vianants de Vic ja preveu la possibilitat de l'Ajuntament de col·locar obstacles a la via pública per tal de millorar la seguretat viària de vianants i vehicles.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de trams de la xarxa viària en els que s'ha col·locat pilones, jardineres o algun altre obstacle situacional.

10. **Repàs de les voreres existents**. S'hauria de procurar que les voreres de la ciutat estiguin en correctes condicions, sense obstacles i tinguin l'amplada suficient, per evitar així que els vianants tinguin la necessitat d'haver d'ocupar la calçada, encara que sigui per un espai breu de temps, de manera que es redueixi d'aquesta manera el risc d'atropellament per irrupció imprevista a la via. Seria convenient que les voreres de la ciutat tinguessin almenys dos metres d'amplada, que seria la mínima recomanada, tot i que 2'5 metres seria la dimensió que tindria en compte l'espai eventualment ocupat pels senyals, pel mobiliari urbà o una eventual ocupació de la vorera per vehicles mal estacionats[81].

Un exemple és el carrer Nou, un carrer estret, cèntric i força transitat, tant per vehicles com per vianants, les voreres del qual són excessivament estretes, obligant moltes vegades als vianants a baixar a la calçada quan es topen amb un altre vianant, amb el conseqüent risc per a la seva seguretat. Una bona mesura seria, a l'igual que s'ha fet amb el carrer Manlleu, colindant a aquest, eliminar les places d'aparcament i invertir la seva prioritat, de manera que, així, a més, es podria revitalitzar i frenar la seva progressiva degradació.

Gràfic 59: Mostra de l'amplada de les voreres del carrer Nou

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de voreres examinades i sobre les quals s'ha realitzat alguna actuació.

[81] Institut Català de Seguretat Viària (1993). *Dossier tècnic de seguretat viària. Els vianants: la solució.* Barcelona: Departament de Governació.

11. **Potenciar la limitació de velocitat en els punts amb major afluència de vianants**. Una bona mesura per reduir la sinistralitat amb vianants és potenciar l'adaptació de la velocitat màxima segons el tipus de via. En altres paraules, començar a apostar en ferm per un model de ciutat adaptat als vianants i no pas als vehicles. Enlloc d'un límit genèric de 50 km/h per a totes les vies, hi hagi tres límits: 20, 30 i 50 km/h, segons les característiques de cada carrer i seguint la màxima de *"a menys espai, menys velocitat"*. D'aquesta manera, es podrien establir els límits de velocitat següents:

- **20 km/h**. En les vies urbanes amb plataforma única de calçada i voreres, les quals acostumen a ser vies estretes amb forta afluència de vianants i en les que no hi ha separacions físiques, amb tot el carrer al mateix nivell, com ara s'ha establert en les zones del casc antic o de l'Eixample Morató, o en el carrer Sant Pere, entre altres.

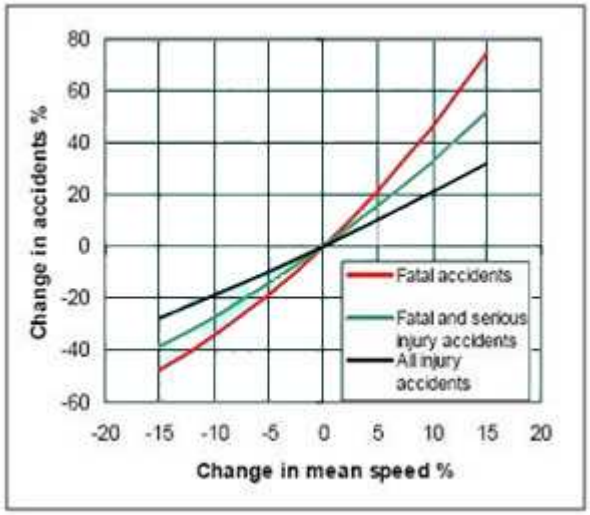
Gràfic 60: Senyalització (novament deficient) de la limitació de velocitat existent en el carrer Sant Pere.

- **30 km/h**. En els carrers amb un sol carril per sentit, ja siguin amb un únic carril (sentit únic) o amb dos (doble sentit), especialment aquells que tinguin direcció cap al centre de la ciutat, com ara el Passeig o el carrer Verdaguer.

- **50 km/h**. Que constituiria una limitació genèrica residual i es limitaria a les vies de gran capacitat.

D'aquesta manera s'aconseguiria reduir l'impacte d'aquest tipus de sinistralitat ja que, estadísticament, amb aquestes velocitats els danys físics als vianants són considerablement menors. Són molts els investigadors que han demostrat la relació existent entre accidents amb ferides greus, mortals i velocitat. Entre ells, el model *Power Model* de Nilsson sobre

velocitat, que indica que una reducció del 5% en la velocitat mitjana pot suposar una reducció aproximada del 20% dels accidents mortals i del 10% dels accidents amb ferits[82].



Gràfic 61: Power Model de Nilsson (Font: Nilsson, 2004).

No obstant, aquesta mesura difícilment tindrà l'efecte desitjat si no va acompanyat per un control de la velocitat dels vehicles en aquests trams de la xarxa viària urbana per part de la Guàrdia Urbana.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana.

Indicadors: Nombre de zones en les que s'ha limitat la velocitat.

Percentatge de vehicles que sobrepassen el límit de velocitat legalment establert en aquests trams.

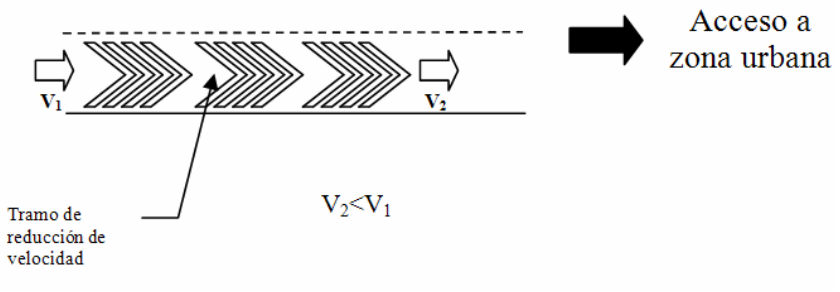
12. **Instal·lació de marques viàries *Chevron* en els trams de major velocitat**. Una altra opció per limitar la velocitat dels vehicles podria ser la instal·lació de les marques viàries *Chevron*, les quals són un tipus de senyalització horitzontal amb forma de V invertida o fletxa, realitzada amb pintura antilliscant i luminescent, agrupades en blocs, on l'espai entre elles va disminuint a mesura que s'avança sobre elles, per la qual cosa indueixen al conductor a reduir instintivament la velocitat.

    Podrien ser especialment eficaces a les vies d'entrada al municipi, com ara les carreteres de Barcelona, de Roda, de Sant Hipòlit de Voltregà o de Manlleu, o, fins i tot, l'Avinguda dels Països Catalans o el carrer Torelló, les quals disposen de bona visibilitat i en les quals els

[82] Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety*. Tesis, Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering, Suècia.

conductors habitualment són més reticents a reduir la seva velocitat. S'ha provat aquesta senyalització en algunes ciutats dels Estats Units, Japó o Regne Unit amb bastants bons resultats (amb una reducció de la velocitat d'entre un 6% i un 7%)[83].

El gran avantatge d'aquestes mesures de reducció de velocitat és precisament la major comoditat per als conductors, evitant d'aquesta manera altres mesures més incòmodes com ara radars, bandes sonores o semàfors de precaució per assolir reduccions de velocitat.



Gràfic 62: Marques viàries *Chevron* (Font: DGT).

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de zones en les que s'ha instal·lat marques viaries *Chevron*.

Percentatge de vehicles que excedeixen el límit de velocitat legalment establert per aquestes zones.

13. **Instal·lació de bandes rugoses o sonores en determinats trams de la ciutat.** Una altra opció de baix cost per limitar la velocitat dels vehicles és la instal·lació de reductors de velocitat (RDV) o de bandes transversals d'alerta (BTA).

    Els RDV són dispositius col·locats sobre la calçada amb la finalitat de mantenir unes velocitats de circulació reduïdes al llarg de determinats trams de la via, mentre que la funció de les BTA és actuar com a senyal d'advertència acústica i sonora i alertar als conductors de que cal extremar l'atenció en la seva aproximació a un tram en el que existeix un risc viari superior al percebut subjectivament, com pot ser ara una zona escolar. .

    Precisament, l'ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants de Vic, faculta a l'Ajuntament instal·lar bandes sonores, rugoses o fer les adaptacions necessàries i amb condicions de seguretat a la via pública, amb la finalitat de promoure la reducció de la velocitat dels vehicles i millorar la seguretat viària. De fet, l'Ajuntament de Vic va instal·lar

[83] Gutiérrez, A. (2010). *Marcas antivelocidad*. Tráfico y seguridad vial, núm. 205, pàg. 50-52.

l'any 2010 una sèrie de coixins berlinesos al carrer Torelló per tal de limitar la velocitat dels vehicles i disminuir així el risc d'atropellaments en aquest tram.

Gràfic 63: Operaris instal·lant coixins berlinesos al carrer Torelló (Font: el 9 Nou)

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Nombre de RDV o BTA instal·lats.

Percentatge de vehicles que excedeixen el límit de velocitat legalment establert per aquests trams.

14. **Augmentar les zones específiques de càrrega i descàrrega** en determinades zones de la ciutat per evitar així l'estacionament habitual d'aquests vehicles sobre les voreres o sobre passos de vianants.

    Agents implicats: Ajuntament de Vic.

    Indicadors: Nombre de noves zones de càrrega i descàrrega senyalitzades.

15. **Construcció d'aparcaments dissuasius.** El fet de disposar lliurement de tot l'espai viari públic per desplaçar-se, fomenta que els conductors optin per utilitzar el vehicle en molts dels seus trajectes, fins i tot en aquells que es podrien fer tranquil·lament a peu, per la qual cosa s'incrementa el risc de sinistralitat amb vianants. Conseqüentment, es pot optar per construir i gestionar aparcaments públics dissuasius a la perifèria de les ciutats o en indrets allunyats dels centres urbans, la qual cosa, juntament amb la restricció del trànsit en determinades zones de la ciutat de Vic, pot facilitar a que els conductors es vegin obligats a deixar el seu vehicle en aquests aparcaments i desplaçar-se a peu o en transport públic.

D'aquesta manera, s'allibera l'espai urbà de molts vehicles i, conseqüentment, es contribueix a reduir la congestió, l'emissió de gasos contaminants i contaminació acústica i, especialment, la sinistralitat amb vianants.

Precisament, Vic ja ha construït diverses zones d'estacionament dissuasius de vehicles, entre elles la de l'Era d'en Sellés o la de la zona dels Països Catalans, les quals són gratuïtes i sense límit quant al temps d'estacionament. No obstant, a Vic encara està arrelada la cultura del cotxe i d'aparcar a la porta del punt de destinació, característica dels municipis petits i mitjans, de manera que, tot i l'existència d'aquests aparcaments dissuasius, és difícil evitar l'accés amb vehicle privat al centre de la ciutat. Per tant, cal també conscienciar una mica als ciutadans i explicar la funció d'aquests aparcaments a través, per exemple, d'un tríptic informatiu explicant la ubicació i la possibilitat d'accedir al centre de la ciutat a peu.

Gràfic 64: Imatges dels aparcaments dissuasius de la zona del Sucre i de l'Avinguda Països Catalans.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Places d'aparcament creades.

Percentatge d'ocupació diària de les places d'aparcament dissuasius.

IMD pel centre de la ciutat.

16. **Construcció d'aparcaments soterranis**, amb la qual cosa s'ampliaria l'oferta de places d'aparcaments i es reduiria el trànsit de vehicles, especialment pel centre de la ciutat a la recerca d'una plaça d'aparcament, de manera que es disminuiria el risc d'atropellaments. De fet, darrerament s'han creat noves places d'aparcament al centre de la ciutat per potenciar precisament el comerç urbà i el trànsit a peu per la ciutat, a banda que el

consistori té previst construir noves places d'aparcament subterrànies sota l'Hospital de la Santa Creu.

Agents implicats: Ajuntament de Vic.

Indicadors: Places d'aparcament creades.

IMD pel centre de la ciutat.

17. **Potenciar el transport públic**. Difícilment s'assolirà una mobilitat segura i sostenible sense pacificar el trànsit de les zones urbanes, per la qual cosa caldrà potenciar l'oferta i l'eficiència del transport públic, tant urbà com interurbà, per així facilitar un ús cada cop menys intensiu dels vehicles privats i modificar el repartiment modal de transport.

    A tal efecte, cal assegurar una oferta adequada de transport públic, especialment en les zones que impliquen una concentració important de persones (principalment a les zones on s'ubiquen les noves naus comercials, com ara Decathlon, Aki, Fes Més, etc.) i també millorar la qualitat del transport públic. Per això, actualment l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària de l'Ajuntament de Vic està revisant el Pla de mobilitat. No obstant, a l'igual que amb el Pla Local de Seguretat Viària, se n'ha fet escàs ressò i pocs ciutadans en coneixen la seva existència i, molt menys, el seu contingut. Una mostra més, doncs, que en determinades qüestions el consistori local no té o no ha tingut en compte a la ciutadania, tot i ser el principal afectat.

    Agents implicats: Ajuntament de Vic.

    Indicadors: Variació del repartiment modal de transport.

    IMD del centre de la ciutat.

    Volum de passatgers en el transport públic.

18. **Instal·lació de càmeres automàtiques de detecció d'infractors de velocitat als punts d'alt risc**. És evident la relació entre velocitat dels vehicles i el risc i la gravetat dels accidents amb vianants. L'experiència adquirida al Regne Unit posa de manifest que la instal·lació de càmeres de vigilància automàtiques dóna lloc a una reducció de la velocitat mitjana d'aproximadament 9 km/h.

La instal·lació d'una càmera dóna un benefici, econòmicament, de 5 vegades el valor de la inversió. Les càmeres de velocitat són més efectives als llocs on han ocorregut accidents relacions amb l'excés de velocitat, podent arribar a assolir una reducció del 50% dels accidents detectats en aquests punts[84]. També és convenient instal·lar càmeres de velocitat en aquells trams en els quals els usuaris percebin una major inseguretat per la velocitat dels vehicles.

Gràfic: Sistema de videovigilància viària (Font: DGT, elaboració pròpia)[85].

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana.

Indicadors: Nombre de trams sota control de càmeres automàtiques de vigilància.

Percentatge de vehicles que excedeixen el límit legal de velocitat establert en aquests punts d'alt risc.

Finalment, dins les mesures preventives primàries hi ha també les de **caràcter comunitari**, és a dir, aquelles que afavoreixen la participació i la implicació de la comunitat per recercar les solucions més adients i eficaces a aquesta problemàtica de seguretat viària amb els vianants.

1. **Creació del Consell Municipal de Seguretat Viària**. Aquest òrgan seria un òrgan de debat i participació de la societat civil i del sector econòmic de la ciutat de Vic implicat amb els temes de mobilitat i seguretat viària. El seu principal objectiu seria la de formular propostes d'actuació en mobilitat i seguretat viària al consistori local. D'aquesta manera, es podria potenciar més la participació de la ciutadania en el PLSV o en el Pla de Mobilitat, ja que, al cap i a la fi, n'han de ser els principals beneficiaris i afectats. A més, amb aquesta

[84] Catalunya, Servei Català de Trànsit (2002). *Pla de seguretat viària 2002 - 2004*. Barcelona: Departament d'Interior.

[85] Nicolás, C. (2010). *Control inteligente*. Tráfico y seguridad vial, núm. 201, pàg. 30-33.

participació activa probablement facilitaria una major acceptació de les mesures proposades i es podria crear un grup de seguiment de les mateixes per així poder avaluar la seva efectivitat.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana, Mossos d'Esquadra, representants d'associacions de veïns, cíviques, esportives, de comerciants i empresaris, de persones amb mobilitat reduïda, de casals i serveis per a la gent gran, dels centres escolars i llars d'infants, de les AMPA, Universitat de Vic.

Indicadors: Nombre de reunions realitzades.

2. **Potenciar la creació d'una associació local de vianants**, per tal de crear una consciència col·lectiva entre els vianants i millorar les condicions de mobilitat i reforçar la seguretat dels vianants, ja sigui a través de l'associació Catalunya Camina o de manera independent a través de les diferents entitats i associacions cíviques existents al municipi.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, associacions cíviques, de veïns, de comerciants, de persones amb mobilitat reduïda, de casals i serveis per a la gent gran, dels centres escolars i llars d'infants, de les AMPA, Universitat de Vic.

   Indicadors: No avaluable.

3. **Implicar les Administracions Públiques supralocals amb la seguretat viària urbana**, especialment quant a la seguretat dels vianants. Cal tenir en compte que algunes de les mesures que es podrien aplicar estan completament a fora de l'abast competencial dels municipis, de manera que serà necessari establir mecanismes de cooperació i col·laboració amb les Administracions supralocals per poder-les dur a terme, ja sigui de manera directa o a través de la Federació de Municipis de Catalunya (FMC), de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACMC) o altres associacions municipalistes, de la Diputació de Barcelona o de la pròpia Generalitat de Catalunya. Com ja s'ha esmentat, els atropellaments, tot i ser un problema de (in)seguretat local, no es pot deixar dita problemàtica únicament en mans de les Administracions locals, sinó que tota la resta d'Administracions Públiques s'han d'implicar activament.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament de Salut, SCT, Consell Comarcal d'Osona, Diputació de Barcelona, FMC, ACMC, Ministerio del Interior, DGT, Mossos d'Esquadra.

Indicadors: Nombre de reunions amb les diferents Administracions Públiques supralocals.

4. **Implicar la resta d'actors claus en la seguretat viària**, especialment quant a la seguretat dels vianants, a través de reunions periòdiques o impulsant la creació de taules tècniques de treball amb participació d'experts, d'entitats, col·lectius representatius i d'Administracions Públiques afectades per dur a terme determinades actuacions tendents a reduir la sinistralitat amb vianants a la ciutat de Vic.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Entitats autoritzades d'ITV, Jutges i fiscals, mitjans de comunicació locals, Universitat de Vic, associacions de víctimes (Stop Accidentes, Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes Dia, AESLEME), associacions de conductors (RACC, RACE), associacions de vianants (Catalunya Camina), companyies asseguradores.

   Indicadors: Nombre de reunions amb els diferents actors implicats.

   Nombre de taules tècniques de treball creades.

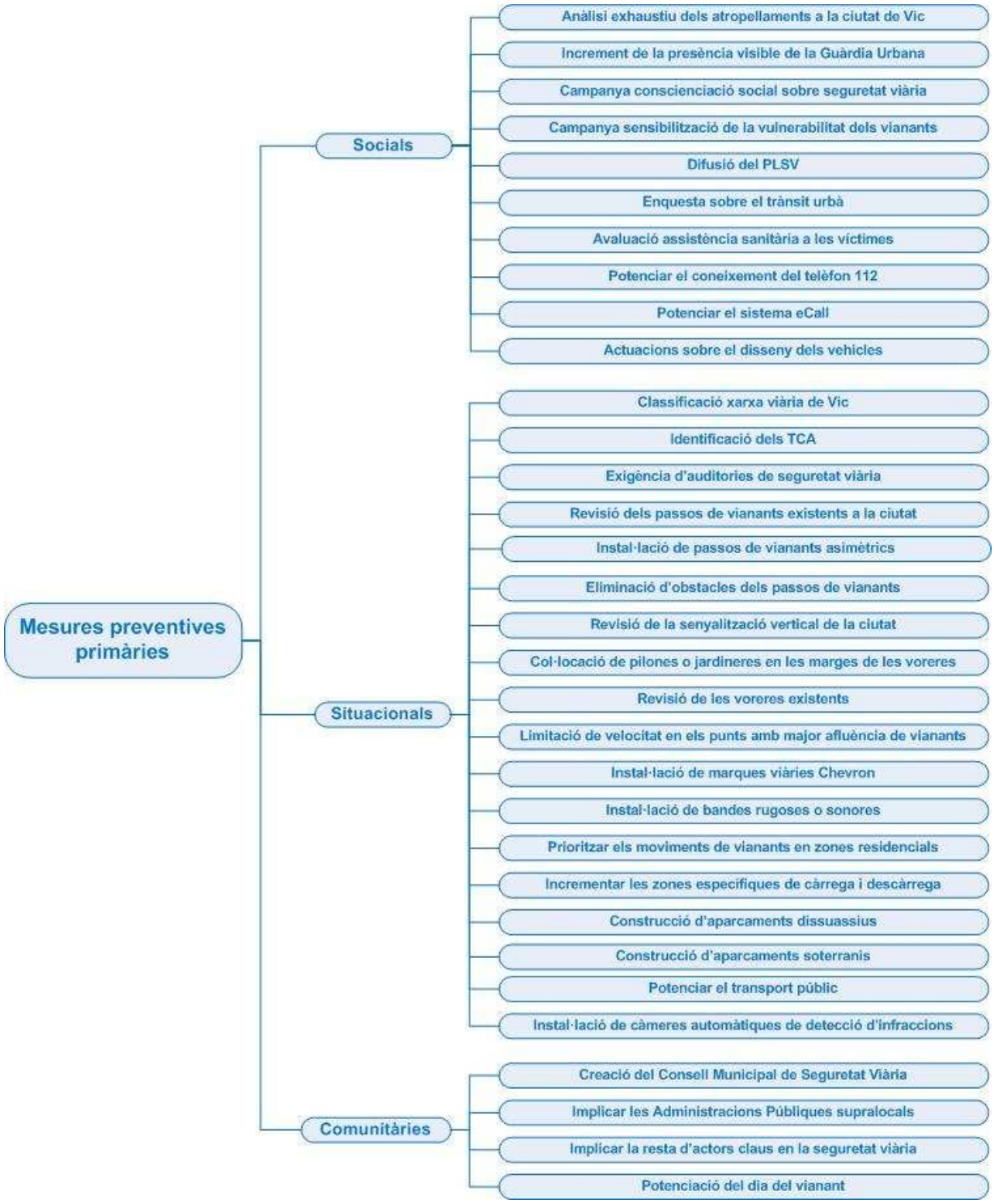
5. **Potenciació del dia del vianant**. El 17 d'agost de cada any, en molts indrets del món es celebra el Dia del vianant, data en la que fou atropellada Bridget Driscoll el 1896 a Anglaterra, el primer vianant atropellat per un vehicle a motor del que es té constància en el món[86]. Des de l'Ajuntament es pot recuperar aquesta data emblemàtica i realitzar tot un seguit d'activitats en el municipi per tal de conscienciar a la ciutadania de l'especial vulnerabilitat dels vianants i la necessitat d'una mobilitat responsable i segura per la ciutat.

Gràfic 65: Fotografia de Bridget Driscoll amb la seva família (Font: BBC)

[86] Duffy, E. (2009). *The speed handbook: velocity, pleasure, modernism*. Durham, EEUU: Duke University Press, pàg. 128.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, associacions de vianants (Catalunya Camina), associacions de conductors (RACE, RACC).

Indicadors: Nombre d'activitats realitzades en motiu del Dia del Vianant.

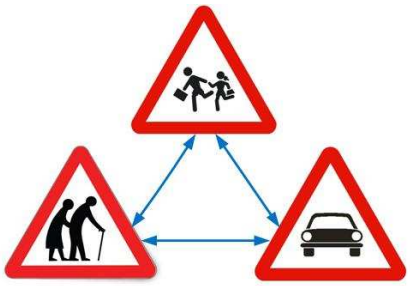


Gràfic 66: Mesures preventives primàries (elaboració pròpia)

8.1.2. Prevenció secundària.

Consisteix en identificar i intervenir sobre els possibles grups de risc per així evitar dita sinistralitat, adoptant mesures que permetin corregir o rectificar actuacions o situacions potencialment perilloses.

En aquest cas, tot i que aquest tipus d'accidentalitat afecta persones de totes les edats, tant homes com dones, hi ha dos col·lectius que tenen un elevat risc associat respecte la resta: els infants i les persones grans, als quals hem d'afegir els conductors, aquests, però, com a victimaris.



Infants

En el cas dels ***infants***, la petita talla i el baix nivell de desenvolupament fan que els infants no intueixin el perill de la mateixa forma que una persona adulta. A més, el seu camp visual és estret i una multitud d'obstacles li pot obstruir la vista.

Per protegir aquest col·lectiu es poden igualment emprendre mesures preventives de caràcter **social**, entre elles:

1. **Cursos i campanyes d'educació i de formació viària adreçades als infants a les escoles**. A tal efecte, caldrà desenvolupar i facilitar materials educatius adequats per als formadors que permetin millorar la formació de la seguretat i la mobilitat. En atenció als seus destinataris, aquest material haurà de tenir un disseny atractiu i entenedor i un caràcter ludicoeducatiu.

   També s'haurien de dur a terme altres accions, campanyes i activitats per tal de difondre tots els conceptes relatius a la mobilitat segura. No obstant, amb caràcter previ, caldria conèixer millor la situació actual de l'educació per a la mobilitat segura i la formació viària a Vic per així identificar aquells punts a millorar.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Ensenyament, centres escolars i llars d'infants, AMPA de la localitat de Vic.

Indicadors: Nombre d'accions de difusió sobre mobilitat segura.

Nombre de centres escolars en els quals s'ha impartit mòduls sobre mobilitat i educació viària.

2. **Formar i informar als educadors viaris**. S'hauran d'oferir cursos i activitats d'educació per a la mobilitat segura per tal de permetre un millor coneixement, una major informació i, fins i tot, una certa especialització als educadors viaris, ja siguin membres de la Guàrdia Urbana, professorat o monitors de lleure, entre altres. L'objectiu és formar educadors per tal que siguin capaços de formar a altres grups de població i assolir amb això una major cobertura en el camp de l'educació viària.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana, Departament d'Ensenyament, AMPA, centres escolars.

   Indicadors: Nombre de formadors formats.

3. **Introducció de l'educació per a la mobilitat segura com a contingut obligatori dels nous currículums escolars**. Educar en aquest àmbit no consisteix només en ensenyar unes determinades normes, sinó en crear uns valors i actituds per així desenvolupar una adequada consciència ciutadana i cívica. A tal efecte, és necessari introduir als nous currículums escolars l'educació per a al mobilitat segura en cada etapa educativa, tant en l'educació primària com en la secundària obligatòria.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Ensenyament.

   Indicadors: No avaluable.

4. **Potenciació del paper de les famílies en l'educació viària**. Així mateix, també es podrien elaborar uns programes o uns fulletons que potenciïn el paper de la família en aquest àmbit, no només a través de la intervenció directa dels pares en l'educació viària, sinó també la seva responsabilització pel que fa a totes aquelles conductes i actituds que mostren i que influeixen en els infants, en els joves i, fins i tot, en les persones grans que conviuen amb aquestes famílies.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, AMPA.

Indicadors: Nombre de programes o fulletons editats.

I entre les mesures preventives de caràcter **situacional** dirigides directament als infants i als joves, podem distingir:

1. **Potenciació de les rutes escolars**. Cal que la mobilitat dels infants i joves que es desplacen diàriament a peu als respectius centres escolars es realitzi de manera autònoma, sostenible i, sobretot, segura. En aquest sentit, l'any 2010 es va implementar a Vic, sota el lema *"Anem caminant a l'escola"*, una iniciativa interessant consistent en establir recorreguts marcats que els escolars podien seguir per anar a l'escola, unint el centre de la ciutat amb les diferents escoles i instituts de la ciutat. No obstant, amb el temps, aquest projecte ha anat perdent vitalitat, sent necessari reactivar-la i repassar les diferents senyalitzacions existents, així com les rutes existents.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, centres educatius, Associacions de Mares i Pares (AMPA).

   Indicadors: Nombre de centres escolars amb senyalització.

   Nombre d'itineraris escolars repassats.

Gràfic 67: Logotip de la campanya *"Anem caminant a l'escola"*
(Font: Ajuntament de Vic)

2. **Creació de zones segures per als infants al voltant dels centres escolars**. Per protegir aquest col·lectiu es poden igualment emprendre mesures preventives de caràcter situacional, com ara l'ampliació de les voreres al voltant dels centres escolars o, fins i tot, la creació d'espais d'espera per tal que els seus entorns siguin amples, segurs i còmodes per als infants. Una altra solució podria ser també la col·locació de baranes per impedir que els infants envaeixin la calçada en aquell punt.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, centres educatius, AMPA.

Indicadors: Nombre de centres escolars en els quals s'ha realitzat alguna acció per millorar la seguretat del seu entorn.

3. **Senyalització d'advertència de proximitat de centres escolars**. Una altra mesura situacional podria ser la senyalització, en la localització idònia, al llarg de tots els itineraris escolars i en les proximitats dels centres escolars per informar als conductors de la presència d'infants.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, centres educatius, AMPA.

   Indicadors: Nombre de senyalitzacions instal·lades.

4. **Pintar als passos de vianants figures de cocodrils o de gossos**, aprofitant la línia blanca del pas de vianants com a cos de la figura, per tal de cridar l'atenció als infants sobre el perill que sempre comporta creuar el carrer, fins i tot pels llocs habilitats. Aquesta precisament fou una mesura adoptada per l'Ajuntament de Pamplona l'any 2010 en els passos de vianants pròxims als centres escolars de la ciutat. Aquesta idea d'utilitzar animals per ensenyar educació viària als infants pot resultar molt útil, ja que de vegades entenen millor i els crida més l'atenció els perills de la naturalesa que els del trànsit.

Gràfic 68: Un dels passos de vianants pintats amb figures a la ciutat de Pamplona (Font: Fundació Mapfre)

Agents implicats: Ajuntament de Vic, centres educatius, AMPA.

Indicadors: Nombre de senyalitzacions retolades.

Persones grans

Les ***persones grans*** són l'altre grup especial de risc, tot i que, generalment els vianants de més edat es comporten més d'acord amb la legislació que qualsevol altre grup d'edat. No obstant, la reducció de les seves capacitats de percepció i motiu, provoquen una disminució de la seva capacitat d'esquivar ràpidament una situació perillosa.

Mesures socials:

1. **Xerrades periòdiques als casals d'avis**. Aprofitant la tasca de proximitat de la Guàrdia Urbana, es podrien realitzar, de manera periòdica, cursos, xerrades i conferències sobre seguretat viària o de sensibilització i reeducació als diferents casals d'avis de la ciutat.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, casals i serveis per a la gent gran, Guàrdia Urbana.

   Indicadors: Nombre de xerrades efectuades.

   Nombre de casals i serveis per a la gent gran en els que s'ha efectuat una xerrada o activitat relativa a la seguretat viària.

2. **Publicació i distribució d'una guia de prevenció d'accidents al carrer per a les persones grans**, en la que es reculli, a través de conceptes bàsics, quin són els principals riscos que poden donar lloc a un atropellament i com poder evitar-los.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de guies distribuïdes.

Per prevenir els accidents de la gent gran vianant a la ciutat, a l'igual que amb els infants, es podria actuar també sobre el medi físic (infraestructura urbana) mitjançant mesures situacionals i sobre el medi social (persones i col·lectius).

1. **Creació de zones segures entorn als serveis i casals per a la gent gran**. Al voltant dels serveis i casals de gent gran es podria ampliar les voreres per tal que els seus entorns siguin segurs i còmodes, adaptats i pensats per a les persones grans.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, casals i serveis per a la gent gran.

   Indicadors: Nombre de zones segures creades.

2. **Creació d'itineraris segurs per a la gent gran**. A l'igual amb el que s'ha fet amb els infants, s'haurien de configurar itineraris segurs, sense graons i escales, que facilitarien la mobilitat de les persones grans. Pujar o baixar escales o graons és una dificultat per a totes les persones que tenen problemes motrius i que, sovint poden facilitar a que aquestes persones segueixin una ruta menys segura. Aquestes actuacions es poden incloure dins la iniciativa *"Vic, ciutat amiga de la gent gran"*, emmarcada dins el projecte *Global Age-friendly cities* de l'OMS. Es tractaria d'assolir precisament el reconeixement de l'OMS com a ciutat amiga de la gent gran, a través de la realització d'algunes de les actuacions situacionals d'adaptació que preveu la guia que va publicar a l'efecte[87], així com altres activitats tendents a facilitar el benestar de la gent gran de la ciutat.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, casals i serveis per a la gent gran.

   Indicadors: Nombre d'itineraris segurs per a la gent gran creats.

   Nombre d'actuacions situacionals realitzades per millorar la seguretat de la gent gran.

3. **Sobreelevació i adaptació dels passos de vianants**. La sobreelevació dels passos de vianants, que facilitarien la reducció de velocitat en tractar-se d'un obstacle físic, seria una altra bona mesura per a aquest col·lectiu tenint en compte la lentitud de les persones grans a l'hora de travessar aquests passos de vianants. En aquest sentit, s'hauria d'adaptar i, en el seu cas, perllongar el temps que donen els semàfors en passos de vianants semaforitzats a aquesta velocitat de les persones grans per tal que puguin creuar la calçada amb seguretat i sense accidents.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de passos de vianants adaptats.

4. **Senyalització d'advertència a les proximitats dels serveis i casals per a la gent gran**. Una altra mesura secundària seria una major senyalització que adverteixi i informi de la perillositat intrínseca en determinats trams de risc d'atropellament.

[87] Organització Mundial de la Salut (2007). *Global age-friendly cities: a guide*. Ginebra: OMS.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, serveis i casals per la gent gran.

Indicadors: Nombre de casals i serveis per a la gent gran senyalitzats.

Conductors

Finalment, l'altre grup de risc important (però, en aquest cas, com a victimaris), són els ***conductors***. Les principals causes d'accident entre vehicles i vianants són la manca d'atenció, l'alcohol i la velocitat inadequada. Per tant, des del punt de vista preventiu, es poden prendre les següents mesures socials (ja que les situacionals estan incloses dins les mesures preventives primàries abans esmentades):

1. **Campanyes publicitàries contra la velocitat excessiva o inadequada, la distracció i l'excés de l'alcohol en la conducció**. Aquesta campanya publicitària s'orientarà a les causes dels atropellaments i a les situacions que generen més risc a la seguretat dels vianants, com ara la velocitat, la distracció o el consum d'alcohol.

   Així, és important conscienciar d'alguna manera als conductors, informant-los dels problemes i dels riscos que generen les seves actuacions insolidàries (com ara circular a una velocitat inadequada, estacionar sobre les voreres o sobre un pas de vianants) sobre la resta d'usuaris de la via pública. Aquesta tasca la poden dur a terme també els cossos policials advertint als conductors.

   Agents implicats: Guàrdia Urbana, Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de campanyes divulgatives realitzades.

   Nombre de denúncies interposades.

2. **Campanya de conscienciació social sobre la necessitat del correcte manteniment dels vehicles per a la seguretat viària**, principalment en relació als pneumàtics, llums i frens, els quals hem observat que poden tenir una especial incidència amb la sinistralitat amb vianants. És evident que un gran nombre de vehicles circulen pels carrers de la ciutat amb els pneumàtics o els frens desgastats o amb part de l'enllumenat fos, amb certa tolerància per part de la Guàrdia Urbana. Per aquest motiu, cal canviar aquesta actitud i realitzar periòdicament controls dels vehicles que circulen per la ciutat, comprovant principalment que efectivament han passat els controls periòdics de l'ITV o que l'enllumenat i els

pneumàtics estan en correcte estat, procedint a l'advertència dels seus conductors o, en el seu cas, interposant la denúncia corresponent.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana

Indicadors: Nombre de campanyes promocionals efectuades.

Nombre de denúncies interposades per manca d'ITV o per deficient manteniment del vehicle.

3. **Fomentar l'ús de dia dels llums dels vehicles**. L'ús de dia dels llums dels vehicles mentre circulen permet augmentar la percepció d'aquests vehicles per part de la resta d'usuaris, principalment per als vianants.

   Molts estudis revelen resultats molt positius en l'efectivitat de l'ús de dia dels llums dels cotxes i s'estima que pot permetre la reducció d'entre un 8% i un 29% dels accidents[88] i, fins i tot, podria evitar 225 morts a Espanya[89]. A tal efecte, s'haurien de promoure, ja sigui des del propi Ajuntament, com a través de les associacions de municipis de la que pugui formar part, les reformes legislatives necessàries per tal que els nous vehicles sortissin de fàbrica amb un dispositiu que encengui els llums automàticament en el moment d'engegar el motor i perquè fos obligatori l'ús del llum d'encreuament durant el dia.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Percentatge de vehicles circulant amb els llums de dia.

4. **Fomentar la instal·lació progressiva dels sistema *alcohol-lock***. Un dels projectes que impulsa la Fiscalia de Seguretat Viària en col·laboració amb la DGT i la fundació FITSA és el projecte *alcohol-lock*[90]. Es tracta d'un dispositiu antiarrencada per alcoholèmia excessiva, connectat al vehicle i que mesura la taxa d'alcohol en aire espirat, de manera que impedeix arrencar el vehicle si el conductor no ofereix una mostra d'aire espirat cada cop que vol posar-lo en marxa. Si detecta una concentració d'alcohol superior a la permesa, impedeix que el que condueix pugui posar en marxa el vehicle.

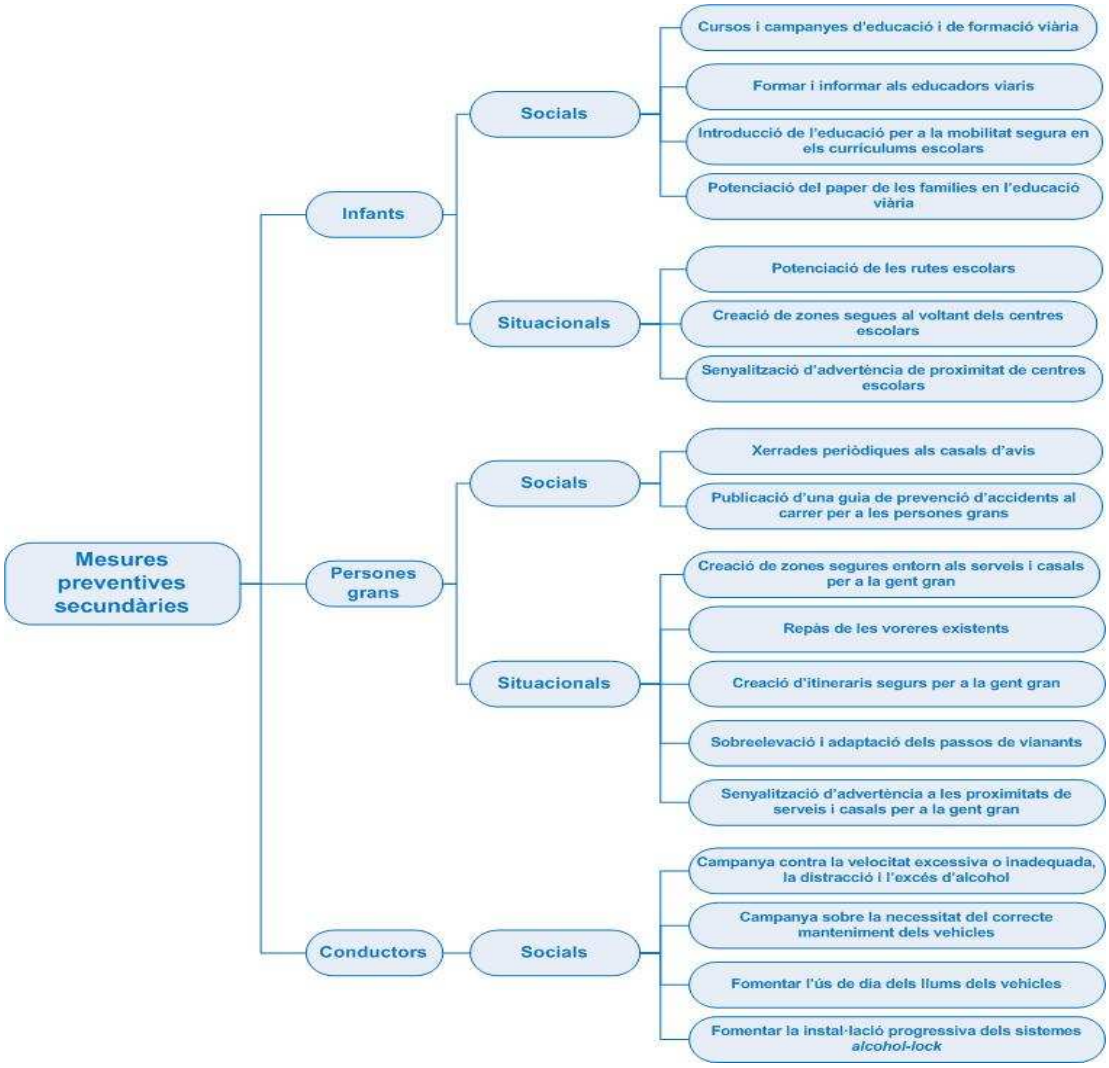
[88] Menéndez, J. M. (2006). *Encienda su seguridad*. Tráfico y seguridad vial, núm. 180, pàg. 30-32.

[89] Applus – IDIADA (2007). *Luces de conducción diurna: Estudio de implantación en España*. Madrid: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

[90] Fiscalia General del Estado (2008). *Memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2007*. Madrid, pàg. 712-714

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament d'Indústria, Comerç i Turisme, Ministerio del Interior, Ministerio de Industria, Energía y Turismo, empreses del sector de l'automoció.

Indicadors: Percentatge de vehicles amb el sistema *alcohol-lock* instal·lat .



Gràfic 69: Mesures preventives secundàries (elaboració pròpia)

8.1.3. Prevenció terciària.

Consistent en incidir sobre les víctimes i victimaris i, conseqüentment, ja sigui a través dels serveis d'assistència social o del sistema de justícia penal, per evitar la reincidència d'aquest tipus d'accidentalitat. Entre aquestes mesures, podem destacar les següents:

1. **Creació d'un registre d'infraccions de trànsit**, de manera que quan un conductor cometi una mateixa infracció reiteradament dins el nucli urbà, l'Ajuntament de Vic pugui advertir-lo de la seva reiteració a fi i efecte de que modifiqui la seva actitud.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: No avaluable.

2. **Informar als infractors sobre el risc de la seva infracció comesa per a la seguretat viària**. Sovint els conductors perceben les sancions merament com a simples recaptacions econòmiques per part de les Administracions Públiques. Precisament, a banda de la notificació de la denúncia, es podria adjuntar un full informatiu sobre el risc i les conseqüències per a la seguretat viària de la infracció comesa en concret.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de conductors informats.

3. **Creació de l'Oficina de la víctima d'accident de trànsit**. Lamentablement, les víctimes d'accidents de trànsit, així com els seus familiars, han de recórrer a institucions i entitats de caràcter privat per rebre assessorament, ja sigui jurídic, administratiu o, fins i tot, psicològic. És necessari, doncs, que les Administracions Públiques apostin també per reconèixer socialment a les víctimes i familiars, donant-los respostes i proporcionant-los l'atenció necessària. Tenint en compte que hem observat que els atropellaments és un tipus de sinistralitat principalment urbà, és necessari també que l'Ajuntament de Vic disposi d'una oficina d'atenció a la víctima o, fins i tot, d'un centre d'atenció telefònic gratuït especialitzat que orienti, ajudi i expliqui els drets de les víctimes d'accidents de trànsit i/o també dels seus familiars.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Guàrdia Urbana, Col·legi d'Advocats de Vic.

   Indicadors: Nombre de persones ateses.

Nombre de consultes efectuades i ateses.

4. **Curs de seguretat viària o de sensibilització i reeducació per als condemnats per delictes contra la seguretat viària**. Des de l'àmbit penitenciari, tenint en compte que el seu darrer objectiu és la seva reinserció, els condemnats per delictes contra la seguretat del trànsit caldria que seguissin igualment un curs de seguretat viària o de sensibilització i reeducació.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Creació de l'oficina de la víctima d'accident de trànsit.

   Nombre de consultes de víctimes i afectats.

5. **Atenció a les víctimes d'atropellaments pels serveis socials**. Quant als vianants atropellats, caldria que fossin objecte d'atenció dels serveis socials, ja que, com a víctimes d'un tràgic incident, cal que recuperin la seguretat de circular pels carrers i, en cas de que l'atropellament hagués estat per negligència seva, instar-los a seguir igualment un curs de seguretat viària o de sensibilització i reeducació.

   En aquest sentit, també seria de molta utilitat establir un procediment de seguiment de les lesions per accidents de trànsit de les víctimes greus a 30 dies, a través de trucades telefòniques als ferits greus com a conseqüència d'un atropellament, als pares o tutors en el cas de que la víctima sigui menor d'edat o als familiars en primer grau en cas de defunció en el termini de 30 dies posteriors al sinistre, en la que se li proporcioni informació sobre el procediment legal a seguir posteriorment a l'accident i els recursos municipals de possible utilitat per a la víctima.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament de Salut.

   Indicadors: Nombre de víctimes d'atropellament ateses.

Gràfic 70: Mesures preventives terciàries (elaboració pròpia)

8.2. Mesures repressives.

Consistiran en actuacions tendents a contenir, detenir o castigar determinades actuacions que posen en perill o poden posar en perill la seguretat ciutadana, tant per part dels conductors de vehicles com dels vianants.

És freqüent en les ciutats observar pràctiques no reglamentàries i antisocials en els conductors quan circulen a velocitats inadequades o detenen el seu vehicle en zones especialment perilloses per a la seguretat dels vianants. Per la seva especial perillositat, els poders públics haurien de prioritzar amb fermesa la persecució d'aquestes pràctiques i infraccions i la seva eradicació mitjançant les mesures coercitives que es considerin adients.

El problema, en especial quant als estacionaments antireglamentaris o al creuament de les vies per llocs no habilitats, és que es tracta d'una pràctica habitual sovint tàcitament acceptada per la societat i pels agents de l'autoritat. Per això, és necessari un treball addicional de conscienciació de la ciutadania i l'acceptació de polítiques actives d'acompliment ferm de la normativa envers aquest tipus d'infraccions.

Per tant, cal que les autoritats prenguin mesures més eficients que les que es disposa en l'actualitat per perseguir i sancionar els conductors infractors. En aquest sentit, seria oportú portar a terme campanyes específiques de sanció que alhora incideixin en una major conscienciació dels conductors infractors i incidir per tal que els òrgans jurisdiccionals apliquin el marc normatiu vigent amb rigorositat, tenint en compte l'eventual reincidència, a fi i efecte de les víctimes es sentin més emparats i els possibles conductors tinguin més cura en no reincidir en la seva conducta.

Per desgràcia, les mesures repressives són necessàries ja que qualsevol mesura preventiva que es pretengui adoptar, si no va acompanyada d'una mesura repressiva difícilment tindrà la incidència que es pretén en la població. Aquesta fermesa ha de ser més accentuada en aquells punts o trams en que estadísticament tinguin una major sinistralitat i en els que la població percebi una major inseguretat.

Precisament, un estudi realitzat a Canadà l'any 2003[91] va revelar que quan un conductor és sancionat, el risc de sofrir un accident mortal es redueix un 30%. Fins i tot, en aquest estudi arriba a avaluar numèricament la influència que sobre l'accidentalitat tenen les sancions de trànsit: per cada 80.000 sancions es preveu una mort; per cada 1.300 un ingrés a urgències; i, per cada 13, s'estalvien uns 1.000 euros en costos socials (com ara danys en la propietat, temps perdut, etc.). Per tant, d'aquesta manera s'avala el principi de que la denúncia i la conseqüent sanció posterior tenen efectes sobre la salut ja que modifiquen el comportament dels conductors i poden prevenir que un conductor reincideixi en la seva conducta a l'hora de conduir i, per tant, reduir la reincidència. En altres paraules, que la sanció, tot i que molesta, és en el fons una mesura educativa, ja que pot crear, canviar o reforçar pautes de conducta.

A més, les víctimes d'atropellaments probablement es sentiran més emparats i recobraran més fàcilment la seguretat que possiblement han perdut a l'hora de circular, sense perjudici de que ajudarà igualment a reduir el risc de sinistralitat.

A tal efecte, és recomanable introduir la metodologia denunciadora d'onades intensives i simultànies a tot el municipi durant un període de temps determinat diverses vegades l'any per així reduir els eventuals incompliments de la normativa sobre circulació.

Així doncs, podem distingir:

1. **Incrementar els controls d'alcoholèmia i de drogues**. Una mesura repressiva podria ser incrementar quantitativament i qualitativa els controls d'alcoholèmia i de drogues, maximitzant el nombre de resultats positius respecte del total per reduir al màxim l'exposició al risc per als vianants que suposa conduir sota els efectes de l'alcohol. A tal efecte, caldrà dotar suficientment als agents de la Guàrdia Urbana dels aparells de mesura corresponents, així com instruir-los adequadament sobre el seu ús.

   Agents implicats: Guàrdia Urbana, Ajuntament de Vic.

   Indicadors: Nombre de controls d'alcoholèmia i de drogues realitzats.

   Nombre de denúncies interposades.

   Percentatge de resultats positius en els controls d'alcoholèmia i de drogues realitzats.

[91] Redelmeier, D. (2003). *Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study*. The Lancet, volum 361, núm. 9376, pàg. 2177-2182.

Nombre d'aparells de mesura d'alcohol i de drogo-test facilitats.

2. **Incrementar els controls de velocitat**. Una altra mesura repressiva podria ser incrementar els controls de velocitat, en diferents punts de la ciutat, però no només quant a la velocitat excessiva, sinó també la inadequada.

Gràfic 71: Imatge del radar mòbil de la Guàrdia Urbana de Vic (Font: el 9 nou)

Agents implicats: Guàrdia Urbana.

Indicadors: Nombre de controls de velocitat realitzats.

Nombre de sancions imposades per excés de velocitat o per velocitat inadequada.

Percentatge de vehicles infractors en cada tram.

3. **Tolerància zero davant actituds o infraccions relatives a la seguretat viària**, ja sigui per part dels conductors com dels vianants, com ara creuar irregularment la via, circular a velocitat inadequada o excessiva, estacionar sobre les voreres, etc. D'aquesta manera les

víctimes d'atropellaments es sentiran probablement més emparats i recobraran més fàcilment la seguretat que possiblement han perdut a l'hora de circular, sense perjudici de que ajudarà igualment a reduir el risc d'aquest tipus de sinistralitat. Així mateix, pot prevenir que un conductor reincideixi en la seva conducta a l'hora de conduir i, per tant, reduir la reincidència. Aquesta tolerància zero s'ha d'exigir no només a la Guàrdia Urbana, sinó també a l'Ajuntament de Vic, a l'hora de resoldre els eventuals expedients administratius sancionadors, com als òrgans judicials, ja siguin en l'àmbit penal com administratiu, a l'hora d'enjudiciar els respectius expedients judicials.

Agents implicats: Guàrdia Urbana.

Indicadors: Nombre de denúncies interposades.

4. **Proposar reformes a la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària**. L'actual legislació sobre circulació de vehicles només preveu la pèrdua de punts (4) en cas de no respectar la prioritat de pas dels vianants en un pas degudament senyalitzat, considerant-la com a infracció greu, amb una sanció econòmica associada de 200 euros.

   Quant a la resta de conductes de risc, no es preu en cap cas, la pèrdua de punts cap, tot i que igualment poden posar en risc la seguretat dels vianants. Així, per exemple, qualifica com a infracció greu i només preveu sancions econòmiques per a conductes com la manca de moderació suficient de la velocitat dels vehicles quan hi hagi vianants a la part de la via en la que el vehicle està circulant o quan el conductor pugui preveure racionalment que hi poden irrompre (com, per exemple, per la proximitat d'una escola) o a l'hora d'acostar-se a un pas de vianants no regulat per semàfor o per un agent de circulació, així com també el fet de circular amb el vehicle per una zona de vianants pel pas habilitat a l'efecte sense deixar passar els vianants que hi circulen, o, finalment, parar o estacionar el vehicle en un pas per a vianants o sobre una vorera o una zona destinada al pas de vianants.

   Per tant, una de les propostes que es podria dur a terme és proposar al govern estatal la reforma del *Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* l'agreujament de la sanció de qualsevol conducta que pugui posar en perill la seguretat dels vianants, en especial la previsió de la pèrdua de punts i així poder incidir contra la reincidència de determinades conductes que, a més de burlar reiteradament la legislació vigent, posen en perill la resta dels usuaris, principalment vianants.

Agents implicats: Ajuntament de Vic, Servei Català del Trànsit, Departament d'Interior, Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Col·legi d'Advocats de Vic.

Indicadors: No avaluable.

5. **Proposar reformes del Codi Penal**. Cal proposar al govern estatal la reforma del Codi Penal per agreujar les penes a determinades conductes de risc per a la seguretat dels vianants, en especial les que es refereixen al supòsit d'homicidi o lesions greus produïdes a vianants per imprudència o negligència greu en la circulació o en el manteniment del vehicle.

   Una altra mesura podria ser que qualsevol conductor condemnat per un delicte o falta relacionat amb la seguretat viària comporti automàticament la pèrdua simultània del permís de conduir, havent de seguir novament un curs per demostrar que és apte per tornar a conduir o disposar d'un permís de conduir. O, en cas contrari, obligar-lo a seguir un curs de seguretat viària o un curs de sensibilització i reeducació a fi i efecte de conscienciar-lo i evitar, d'aquesta manera, una eventual reincidència.

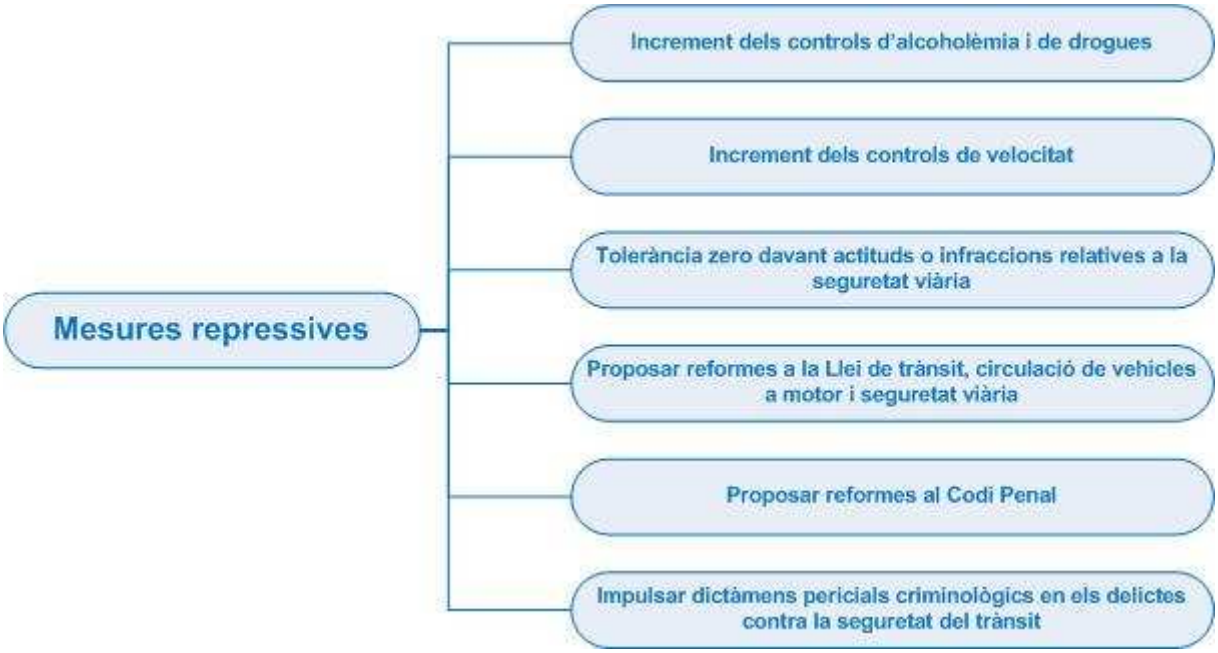
   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament de Justícia, Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia, Jutjats de Vic, Col·legi d'Advocats de Vic.

   Indicadors: No avaluable.

6. **Impulsar els dictàmens pericials criminològics en els delictes contra la seguretat del trànsit**. La Fiscalia de Seguretat Viària impulsarà els dictàmens pericials criminològics en els delictes més greus de trànsit i els comesos per conductors reincidents per tal de valorar el risc i la probabilitat de que tornin a reincidir i així facilitar la tasca de fiscals i jutges a l'hora d'adoptar les condemnes més adequades.

   Agents implicats: Ajuntament de Vic, Departament d'Interior, Departament de Justícia, Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia, Jutjats de Vic, Col·legi d'Advocats de Vic.

   Indicadors: No avaluable.



Gràfic 72: Mesures repressives (elaboració pròpia)

9 PLA D'ACCIÓ

Un cop fet el diagnòstic de la problemàtica d'atropellaments al municipi i identificades les principals propostes d'actuació que el consistori local pot adoptar per reduir la sinistralitat amb vianants, cal concretar un Pla d'acció que faci possible la posada en marxa de les mesures que es creguin convenients i d'un calendari d'actuació. No obstant, és recomanable que aquest calendari no condueixi a la desil·lusió a curt termini sinó cal que es faci d'una manera esgraonada i sostenible amb el temps.

9.1. Objectius.

El primer pas, però, haurà de ser definir uns objectius, que consistiran, al cap i a la fi, en una declaració d'intencions del consistori local en relació amb la sinistralitat amb vianants, la qual haurà de comptar, òbviament, amb el màxim recolzament del conjunt d'actors socials i institucionals implicats.

Aquests objectius hauran de ser ambiciosos, però al mateix temps assequibles, concrets i allunyats de qualsevol formulació difusa que pugui donar lloc a divagacions i s'hauran de poder incloure en els àmbits d'actuació del PLSV anteriorment detallats, tot i que podran tenir caràcter transversal i tenir relació amb dos o més d'aquests àmbits.

Per aquest motiu, un cop determinades quines propostes d'actuació es poden o es volen dur a terme, caldrà definir per a cadascuna d'elles uns objectius en base als indicadors que a tal efecte s'han igualment proposats. I, a banda d'aquests objectius parcials, caldrà establir un objectiu general i ambiciós, com ara podria ser una reducció del 15% en el nombre d'atropellaments de vianants a Vic l'any 2013 respecte l'any 2010, en consonància amb els objectius definits en el Pla de seguretat viària 2011-2013. No obstant, per l'afectació que té qualsevol atropellament de vianants per a la (in)seguretat subjectiva dels ciutadans, s'hauria d'incloure igualment els ferits lleus.

9.2. Estructura.

El municipi, en funció de la seva capacitat d'actuació i de la seva disponibilitat de recursos, especialment humans i econòmics, haurà de prioritzar les mesures d'actuació proposades de forma

que li permeti assolir els objectius proposats. Per això, en primer lloc serà necessari establir mecanismes i definir instruments que garanteixin el finançament de les mesures previstes, principalment amb la resta d'Administracions Públiques supralocals.

Abordar el tema dels atropellaments de manera sostenible, eficaç i de manera compatible amb la resta d'usuaris de la via pública és una qüestió realment complicada. De l'anàlisi de les mesures d'actuació proposades, moltes d'elles de caràcter transversal, mostra la necessitat de buscar una resposta multidisciplinar a través del PLSV.

No obstant, en cas de realitzar un pla d'acció específic per als atropellaments aquest hauria d'incidir en els àmbits que s'han inclòs en el PLSV o, si es prefereix, en els tres àmbits que contribueixen a la millora de la seguretat vial segons el tradicional enfocament de les 3 E (*Engineering*, *Enforcement and Education Approach*)[92] i al que darrerament s'han afegit altres tres: *Enviroment*, *Emergency and Evaluation,* i, fins i tot, una quarta, denominada *Encouragement* o foment del comportament responsable dels usuaris.

Per regla general es tendeix a considerar que l'àmbit que més contribueix a millorar la seguretat viària de totes és l'educació viària, ja que, entre les principals causes d'accidentalitat (el factor viari, el factor vehicle i el factor humà), la que més influeix és la humana. I, precisament, l'educació viària és la que incideix directament sobre ella.

Tanmateix, es pot córrer el risc de posar un èmfasi excessiu sobre el factor humà, probablement perquè és el que requereix un menor finançament, tot i que un major esforç d'implementació. Per altra banda, el factor vehicle i el factor viari, tot i que necessiten un menor esforç d'implementació, cal un finançament considerablement més gran, encara que poden produir un efecte més perdurable en la millora de la seguretat viària municipal.

Per tant, doncs, l'estratègia més eficient seria aquella estratègia combinada de control sobre el factor humà, sobre el factor vehicle i sobre el factor via. El comportament dels conductors i vianants contribueix considerablement a la producció de la majoria dels atropellaments, de manera que cal incidir sobre ell, però l'adopció les mesures d'altres mesures diferents a les que tradicionalment s'adopten poden igualment assolir aquesta modificació de la conducta humana.

Hem de tenir en compte que els conductors i els vianants, per molt ben ensenyats que estiguin i per molt responsables que puguin ser, són humans i mai es podrà evitar un error, però si aquestes estratègies educacionals i de conscienciació van acompanyades per altres estratègies situacionals o tècniques, amb tota seguretat es podrà reduir encara més el risc d'atropellaments.

Per tant, l'estructura del pla d'acció haurà de contenir una acció combinada esgraonada durant el període d'actuació que es decideixi (per exemple durant els pròxims dos anys) de les mesures

[92] Monclús, J. (2007). *Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos*. Madrid: ETRASA.

proposades en cadascun dels àmbits d'actuació en els quals es vulgui incidir, en funció dels recursos disponibles, de manera que es pugui repartir equitativament i proporcionadament en aquests anys els esforços de finançament i els esforços d'implementació que cadascuna requereix. D'aquesta manera, es podrà assolir una major eficiència i eficàcia dels recursos que es disposen per poder abordar la problemàtica dels atropellaments.

10 CONCLUSIONS

La sinistralitat amb vianants és una problemàtica complexa que, no només s'ha d'abordar de manera transversal, actuant sobre diferents àmbits al mateix temps, sinó coordinadament entre totes les Administracions Públiques i la ciutadania en general.

La (in)seguretat dels vianants ja formava part de l'agenda política espanyola els anys seixanta amb la denominada *Campaña Nacional de Seguridad del Peatón*[93], en la que ja es va posar de manifest que era una important problemàtica de seguretat viària i moltes de les mesures que es van proposar eren molt similars a les actuals, la qual cosa significa que, tot i haver passat 50 anys, aquesta problemàtica continua latent, no s'ha avançat excessivament i les mesures d'actuació que s'han anat proposant no difereixen massa, de manera que podem concloure que quelcom ha fallat.

Les causes poden ser diverses, però les més importants probablement han estat la manca d'implicació i de coordinació de les Administracions Públiques, el paper del sistema de justícia penal o la poca atenció a la figura del vianants per part de la normativa viària existent. Altres causes podrien haver estat també la incapacitat d'implicar suficientment a la ciutadania, la poca valentia per recuperar les ciutats per als vianants o bé la manca de transversalitat o d'imaginació de les mesures adoptades. Sigui pel motiu que sigui, és evident que els atropellaments de vianants continuen sent un greu problema de (in)seguretat, tot i els anys transcorreguts, al que les Administracions Públiques no han sabut donar resposta.

Considerar dita problemàtica com una problemàtica merament local ha estat i és un gran error. Cal la implicació activa de totes i cadascuna de les Administracions Públiques existents, ja que estem no només davant una problemàtica de (in)seguretat, sinó també econòmica i de salut pública que afecta tota la societat i no només un territori concret. És necessari, doncs, un esforç de responsabilitat i abordar-la de manera integral, abandonant qualsevol sentiment de pertinença o paternitat en relació amb el resultats finals que eventualment es puguin donar.

No obstant, en localitzar-se principalment en àmbits urbans, el govern local, en aquest cas, el consistori vigatà, n'ha d'assumir el lideratge i aconseguir que tota la ciutadania sigui conscient de l'existència de dita problemàtica i adopti una implicació activa en comptes d'esperar que sigui l'Administració la que la resolgui o prengui les mesures oportunes.

[93] http://www.youtube.com/watch?v=5RwcWKYntzc

El paper del sistema de justícia penal en aquesta qüestió és igualment important, ja que els diferents subsistemes han d'adoptar una actitud més responsable i activa davant la sinistralitat amb vianants.

Tanmateix, difícilment qualsevol actuació tendent a modificar determinats actituds de risc de conductors i vianants tindrà èxit si no es modifica la normativa existent, massa centrada en la seguretat viària interurbana, i presta una major atenció a la figura del vianant en els àmbits urbans, més tenint en compte que es tracta d'un usuari més de la via pública.

Quant a la problemàtica específica sobre atropellaments a la ciutat de Vic, en no disposar de dades oficials, a partir de l'enfocament sistèmic de Haddon s'ha identificat els principals factors de risc (conductuals, ambientals, urbanístics, personals, sociològics i situacionals) que afavoreixen aquest tipus d'accidentalitat i, posteriorment, en base a una perspectiva epidemiològica, s'ha proposat un seguit de mesures que es podrien adoptar, algunes de caràcter preventiu i altres de caràcter repressiu, totes elles, però, englobades dins uns determinats àmbits d'actuació que el PLSV de Vic hauria de contenir.

La gran majoria d'aquestes mesures tenen un caràcter transversal, la qual cosa indica la complexitat d'aquest fenomen i que no es pot abordar únicament des d'un sol àmbit relacionat amb la mobilitat o la seguretat viària. És una tasca col·lectiva i complexa que implica un gran nombre d'actors, institucionals i socials, així com incidir en diferents àmbits d'actuació, i que de poc servirà si es deixa tots únicament en mans dels governs locals o si s'actua només en un sol àmbit (ja sigui educacional o situacional). D'altra manera, difícilment cap actuació que es vulgui dur a terme podrà reduir la sinistralitat amb vianants de forma eficaç i sostinguda.

11 GLOSSARI

Accident de trànsit: aquell accident que es produeix, o bé té el seu origen, en una de les vies incloses en l'actual legislació sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, en la que es troba implicat almenys un vehicle en moviment i a conseqüència del qual una o més persones resulten mortes o ferides o bé es produeixen danys materials.

Accident amb víctimes: aquell accident en que un o més persones resultes mortes o ferides.

Accident mortal: aquell accident en que una o més persones resulten mortes dins les primeres 24 hores.

Accident amb danys materials: aquell en el que no s'han donat ni morts ni ferits.

Alochol-lock: dispositiu electrònic per a la detecció d'alcohol en l'alè, que es troba connectat al mecanisme d'encesa del vehicle, de manera que el conductor ha de bufar el seu alè sobre el dispositiu i si el nivell d'alcohol sobrepassa un determina límit prefixat, el vehicle no arrencarà.

Atropellament: xoc violent entre un vehicle en moviment i un o més vianants en la via pública, en el que s'ocasionen, per regla general, danys i lesions al vianant.

Auditories de seguretat: verificacions practicades en diferents etapes de l'execució d'un planejament urbanístic, per tal d'assegurar que el traçat i el funcionament de les vies públiques que a tal efecte es prevegin construir compleixen amb els principis de seguretat i per determinar si requereixen modificacions de disseny posteriors per prevenir accidents.

Bandes transversals d'alerta (BTA): senyals d'advertència acústica i sonora per alertar als conductors de que cal extremar l'atenció en la seva aproximació a un tram en el que existeix un risc viari superior al que pot ser percebut subjectivament, com pot ser ara una zona escolar

Calçada: zona de la via pública destinada a la circulació de vehicles.

Coixins berlinesos: elements modulars reductors de velocitat que s'instal·len a la calçada i permeten el pas de vehicles d'emergència i la disminució de la velocitat de la resta de vehicles.

Conductor: tota persona que porta la direcció d'un vehicle en una via pública.

eCall: dispositiu incorporat en els vehicles que s'activa automàticament quan es pateix un accident i connecta amb el telèfon d'emergències 112, informant, entre altres dades, de la posició de dit vehicle a fi i efecte de poder activar amb la menor demora els serveis d'emergència necessaris.

Educació viària: qualsevol acció educativa encaminada al desenvolupament de coneixements, hàbits i actituds que milloren el comportament dels vianants, dels conductors o dels seus acompanyants per tal de reduir, d'alguna manera, la sinistralitat.

Enfocament epidemiològic: tècnica d'anàlisi, propi de la salut pública, l'objectiu principal del qual no és establir la causa d'una determinada problemàtica, sinó identificar els factors que la produeixen o que s'associen amb ella amb major freqüència i que habitualment actuen de manera simultània.

Enfocament sistèmic: enfocament que consisteix en que, en comptes de centrar-se individualment en cada un dels components que conformen una determinada problemàtica, se l'analitza globalment dins d'un context dinàmic, com un sistema de relacions interdepenent entre aquesta sèrie de factors que conformen el tot unificat.

Ferit: qualsevol persona que no ha resultat morta en un accident de trànsit, però ha sofert una o diverses ferides greus o lleus.

Ferit greu: qualsevol persona ferida en un accident de trànsit, l'estat del qual requereix una hospitalització superior a 24 hores.

Ferit lleu: qualsevol persona ferida en un accident de trànsit a la qual no es pot aplicar l'anterior definició de ferit greu.

Governança local: modalitat de gestió pública que pretén la inclusió dels actors socials i dels ciutadans en les xarxes d'elaboració i implementació de les polítiques públiques locals.

Indicadors: combinació o relació entre diferents variables, generalment de tipus quantitatiu, sobre un determinat fenomen per tal de sintetitzar-lo i poder observar la situació i la seva evolució durant un període concret.

Indicadors de resultat o d'accidentalitat: indicadors que informen sobre l'impacte o les conseqüències d'una determinada variable.

Indicadors de risc: indicadors que informen sobre l'exposició a un determinat risc a través de la combinació entre un indicador d'accidentalitat i un d'exposició determinat.

Indicadors subjectius: Indicadors que reflecteixen la percepció d'inseguretat o d'amenaça que sent la ciutadania.

Mesures preventives: conjunt d'accions tendents a conèixer i actuar anticipadament sobre els factors que potencialment puguin pertorbar la seguretat ciutadana d'un territori, disposant a tal efecte tots els mitjans necessaris per evitar-lo.

Mesures repressives: conjunt de mesures tendents a contenir, detenir o castigar determinades actuacions que pertorben la seguretat ciutadana.

Model de policia de proximitat: model de policia comunitària basat principalment en una associació estable entre la policia i la col·lectivitat per gestionar la seguretat i l'ordre públic.

Model de policia de proximitat orientada a la solució de problemes o *problem oriented policing* (POP): model de policia de proximitat basat essencialment en detectar i resoldre en cada moment problemes específics en matèria de seguretat i d'ordre públic.

Mort: qualsevol persona que, a conseqüència del sinistre, mori en aquell mateix moment o dins les 24 hores següents.

Pas de vianant: espai de la calçada destinat al creuament de vianants d'una vorera a una altra en condicions de seguretat i que atribueix prioritat permanent als vianants que l'utilitzen, llevat de que estigui regulat per un semàfor, en quin cas la prioritat dependrà de la fase del seu cicle.

Pla Local de Seguretat Viària (PLSV): document en el qual es marquen les directrius i les actuacions a dur a terme en un muncipi per tal de millorar la seguretat viària i reduir el nombre d'accidents.

Prevenció comunitària: conjunt d'estratègies que afavoreixen la participació i la implicació de la comunitat per recercar solucions eficaces dels seus problemes de seguretat ciutadana, com a destinatària de la política pública i executora de la mateixa.

Prevenció primària: conjunt d'estratègies dirigides a la població en general, que actuen sobre factors de risc socials i situacionals per evitar que aquests puguin pertorbar la seguretat ciutadana, creant les condicions oportunes per reduir la seva possible incidència.

Prevenció secundària: conjunt d'estratègies centrades en la identificació i intervenció de possibles grups de risc (tant per ser víctimes com victimaris) per així evitar la comissió de fets delictius o que puguin pertorbar la seguretat ciutadana, adoptant mesures que permetin corregir o rectificar actuacions o situacions potencialment problemàtiques.

Prevenció situacional: conjunt d'estratègies tendents a l'establiment d'obstacles ambientals per cometre delictes o de fets que puguin pertorbar la seguretat ciutadana, eliminant oportunitats per a aquests fets delictius o pertorbadors mitjançant la modificació de la situació en que passen o es produeixen.

Prevenció social: conjunt d'estratègies orientades sobre les causes o predisposicions socials, personals, familiars o psicològiques que afavoreixen que els individus o grups socials cometin delictes o que es consideren precursors del comportament violent, delictiu o pertorbadors de la seguretat ciutadana.

Prevenció terciària: conjunt d'estratègies tendents a incidir sobre les víctimes i victimaris i, conseqüentment, a través dels serveis d'assistència social i del sistema de justícia penal per evitar la reincidència d'aquests fets delicitus o conductes delictives.

Reductors de velocitat (RDV): dispositius col·locats sobre la calçada amb la finalitat de mantenir unes velocitats de circulació reduïdes en determinats trams de la via.

Seguretat viària: situació, percepció o sensació de manca de qualsevol risc a la normal circulació del trànsit o a la integritat de les persones que circulen per la via pública per la correcta utilització de la mateixa, prevenint qualsevol accident de trànsit.

Sensació tèrmica de seguretat: la percepció o sensació dels ciutadans de ser víctima d'un delicte o, en aquest cas, d'un atropellament, independentment dels índexs o de les xifres oficials en la matèria.

Sinistralitat amb vianants: aquell accident de trànsit en el qual es troba implicat almenys un vianant.

Sistema de justícia penal: conjunt de mesures de control social de caràcter político-criminal que l'Estat adopta per mantenir la seguretat ciutadana. Inclou els subsistemes policial, penitenciari i judicial.

Subsistema judicial: conjunt d'òrgans jurisdiccionals i judicials encarregats d'administrar la justícia a la societat a través de l'aplicació de les diferents normes jurídiques existents.

Subsistema penitenciari: conjunt d'institucions, recursos i mitjans encarregada de l'execució de les penes i mesures de seguretat amb l'objectiu de ressocialitzar als interns a partir de determinats principis penitenciaris.

Subsistema policial: conjunt d'institucions, recursos i mitjans que garanteixen les prestacions del servei de policia a tots els ciutadans.

Telèfon unificat 112: servei públic unificat d'atenció de trucades d'urgència per tal de donar una resposta ràpida, senzilla, eficaç i coordinada a les peticions urgents d'assistència que faci qualsevol ciutadà en matèria d'atenció sanitària, d'emergències, d'extinció d'incendis i salvament i de seguretat ciutadana.

Trams de concentració d'accidents (TCA): trams de la xarxa urbana que presenten un risc d'accidentalitat significativament superior a la mitjana registrada en els trams de característiques similars.

Via interurbana: tota via pública situada fora de la població, entenent com a tal, l'espai que comprèn totes les edificacions i les vies d'entrada i de sortida del qual estan col·locades, respectivament, les senyals d'entrada i de sortida de dita població.

Via urbana: tota via pública situada dins la població i que discorre per sòl qualificat com a urbà pel corresponent instrument de planejament urbanístic, sempre i quan no constitueixi una travesia.

Vianant: tota persona que, sense ser conductor, transita a peu, en una cadira de rodes, amb o sense motor, o sobre patins o altres artefactes similars per la via pública.

Vianant tecnològic: vianant que circula per la via pública fent ús d'un telèfon mòbil, d'un reproductor de música o de qualsevol altre dispositiu tecnològic.

Víctima: tota persona que resulti morta o ferida com a conseqüència d'un accident de circulació.

Victimari: tota persona que produeix el dany, patiment o sofriment a la víctima.

Vorera: part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació de vianants.

Zones de prioritat invertida: espais en els quals les condicions de circulació de vehicles queden restringides a favor de la circulació i la utilització de la calçada per part dels vianants.

12 BIBLIOGRAFIA

Alfaro, J. L., Chapuis, M. & Fabre, F. (1994). *Cost 313: Coût socio-économique des accidents de la route. Rapport final*. Luxembourg, Commission of the European Communities. 160 pàg.

Applus – IDIADA (2007). *Luces de conducción diurna: Estudio de implantación en España*. Madrid: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 90 pàg.

Ashton, S.J., MacKay, G.M. (1979). *Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrian when hit by cars and some resulting implications*. 4th IRCOBI International Conference, Götenborg.

Asociación Española de Normalización y Certificación (2006). *Norma UNE 135 337. Señalización vertical. Señales, carteles y paneles direccionales metálicos. Embalaje, almacenamiento, manipulación, transporte e instalación. Materiales. Características y métodos de ensayo.* Madrid: AENOR.

Ayuntamiento de Madrid (2007). *Plan de Seguridad Vial*. Madrid: Area de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad. 96 pàg,

Brotat, R. (2002). *Un concepte de seguretat ciutadana*. Revista catalana de sociologia. Número 17, pàg. 5-25.

Buchanan, C. (1973). *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Editorial Tecnos. 240 pàg.

Cano, T. (2006). *Protecció de la seguretat vial i mobilitat.* Revista Catalana de Seguretat Pública, núm. 17, pàg. 195-216.

Carrer, F. (2001). *"Seguretat i espai urbà". Revista Catalana de Seguretat Pública*, núm. 9, pàg. 65-83.

Cavaglià, A. (2009). *Els controls informals i la percepció de la seguretat a la ciutat.* Apunts de Seguretat, núm. 5, pàg. 25-38.

Comisión de las Comunidades Europeas (2001). *Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad.* COM (2001) 370. Bruselas.

Comisión de las Comunidades Europeas (2001). *La Gobernanza europea. Un libro blanco.* COM (2001) 428. Bruselas.

Comisión de las Comunidades Europeas (2003). *Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida.* COM (2003) 311. Bruselas.

Comisión de las Comunidades Europeas (2007). *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.* COM (2007) 551 final. Bruselas.

Comisión Europea (2009). *eCall: el momento de implantarlo*. COM (2009) 434. Bruselas.

Comisión Europea (2010). *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.* COM (2010) 389. Bruselas.

Comisión Europea (2011). *Libro blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.* COM (2011) 144. Bruselas.

Comisión Europea (2012). *The European emergency number 112.* Flash Eurobarometer Reports, núm. 339, pàg. 76.

Conferencia Europea de Ministros de Transporte (2006). *Gestión de Velocidad*. París: CEMT. 277 pàg.

Consumer Eroski (2006). *Mejora, todavía poco, el comportamiento de conductores y de peatones*. Consumer Eroski, núm. 105, pàg. 34-41.

Curbet, J. (2009). *El rey desnudo. La gobernabilidad de la seguridad ciudadana.* 1a Edició. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya. 170 pàg.

Davis, R. (1993). *Death on the sreets: cars and the mythology of road safety*. North Yorkshire: Leading Edge Press. 302 pàg.

Delort, J. (2002). *La reforma de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.* Revista Catalana de Seguretat Pública, núm. 10, pàg. 123-135.

Departament d'Interior (2000-2011). *Enquesta de seguretat pública de Catalunya*. Barcelona: Departament d'Interior.

Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo (2000). *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano*. Madrid: Ministerio de Fomento. 345 pàg.

Dirección General de Tráfico (2003). *Los accidentes nos cuestan 15.390 millones*. Tráfico, núm. 158, pàg. 21-23.

Dirección General de Tráfico (2004). *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 -2008*. Madrid: DGT.

Dirección General de Tráfico (2005-2009). *Barómetro de opinión sobre seguridad vial*. Madrid: DGT.

Dirección General de Tráfico (2010). *Estudio piloto de intervención en vías de acceso a entornos urbanos*. Madrid: DGT.

Dirección General de Tráfico (2011). *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*. Madrid: DGT. 237 pàg.

Duffy, E. (2009). *The speed handbook: velocity, pleasure, modernism*. Durham, EEUU: Duke University Press. 306 pàg.

European Transport Safety Council (2003). *Cost Effective EU transport safety measures*. Brussel·les: ETSC. 65 pàg.

European Transport Safety Council (2011). *2010 Road Safety Target Outcome: 100.000 fewer deaths since 2001. 5th Road Safety PIN Report*. Brussel·les: ETSC. 95 pàg.

Evans, A.W. (1994). *Evaluating public transport and road safety measures*. Accid Anal Prev, núm. 26, pàg. 411-428.

Fiscalía General del Estado (2005). *Memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2005*. Madrid, pàg. 515-534.

Fiscalía General del Estado (2008). *Memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2007*. Madrid, pàg. 712-714.

Foro Internacional de Transporte. *Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud* (2011). Paris: ITF. 24 pàg.

Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (2005). *Descripción del sistema de llamada de emergencia (eCall) y evidencias científicas de su efectividad.* Madrid: FITSA.

Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (2006). *Tecnologías vehiculares para la mejora de la protección de peatones y ciclistas*. Evidencias científicas de la eficacia de las tecnologías. Madrid: FITSA.

Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (2008). *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención.* Madrid: FITSA.

García, M. (2010). *Imprudencias a pie de calle*. Tráfico y seguridad vial, núm. 38, pàg. 38-41.

Garrido, R. (2005). *Accidentes de tráfico, una pandemia del presente*. Revista española de Economía de la Salud, núm. 4(1), pàg. 34-36.

Gutiérrez, A. (2010). *Marcas antivelocidad*. Tráfico y seguridad vial, núm. 205, pàg. 50-52.

Haddon Jr, W. (1999). *The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based*. Injury Prevention, núm. 5, pàg. 231-236.

Ikerd, T. (2007). *Examining the institutionalization of problem-oriented policing: The Charlotte-Mecklenburg Police Department as a case stufy*. Nebraska: University of Nebraska at Omaha. 296 pàg.

Institut Català de Seguretat Viària (1991). *Dossier tècnic de seguretat viària. Moderació de la circulació a l'àmbit urbà.* Barcelona: Departament de Governació. 27 pàg.

Institut Català de Seguretat Viària (1992). *Dossier tècnic de seguretat viària. Carrers per viure.* Barcelona: Departament de Governació. 17 pàg.

Institut Català de Seguretat Viària (1992). *Dossier tècnic de seguretat viària. Els vianants: el problema*. Barcelona: Departament de Governació. 25 pàg.

Institut Català de Seguretat Viària (1993). *Dossier tècnic de seguretat viària. Els vianants: la solució.* Barcelona: Departament de Governació. 29 pàg.

Institute for Transportation and Development Policy (2010). *Our cities, ourselves: the future of transportation in urban life*. Nova York: ITDP.

Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles "Duque de Santomauro" (2007). *Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la Seguridad Vial*. Madrid: FITSA. 74 pàg.

Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (2006). *Mal estado del coche, más accidentes*. Madrid: INTRAS.

Koornstra, M., Bijleveld F. & Hagenzieker M. (1997). *The safety effects of daytime running lights*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research. 179 pàg.

Lichenstein, R, Smith, D.C., Ambrose, J.L. i Moody, L.A. (2012). *Headphone use and pedestrian injury and death in the United States: 2004-2011*. Injury Prevention.

López, J.M. (2005). *Los costes de los accidentes de tráfico*. Revista española de Economía de la Salud, núm. 4(1), pàg. 40-41.

López M. (2001). *Para qué se hace un crash test*. Tráfico, núm. 148, pàg. 37-39..

López, M. (2009). *La crisis vacía los talleres*. Tráfico y seguridad vial, núm. 199, pàg. 36-39.

Menéndez, J. M. (2006). *Encienda su seguridad*. Tráfico y seguridad vial, núm. 180, pàg. 30-32.

Menéndez, J. M. (2009). *Luces que salvan vidas*. Tráfico y seguridad vial, núm. 195, pàg. 40-41.

Ministerio de Fomento (2008). *Encuesta de Movilidad de las personas residentes en España, Movilia 2006/2007*. Madrid. 474 pàg.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1992). *Recomendaciones para la evaluación económica, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras*. Madrid: MOPT. 72 pàg.

Monclús, J. (2007). *Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos*. Madrid: ETRASA. 798 pàg.

Monclús, J. (2012). *Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores*. Madrid: Fundación Mapfre. 208 pàg.

Muñoz, M. M. (2000). *Libro Verde de la Seguridad Vial.* Barcelona. Asociación Española de la Carretera. 73 pàg.

Nicolás, C. (2010). *Control inteligente*. Tráfico y seguridad vial, núm. 201, pàg. 30-33.

Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety*. Tesis, Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering, Suècia.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2007-2009). *Accidentes de tráfico en zona urbana en España*. Madrid: Dirección General de Tráfico.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2011). *Catálogo de experiencias en seguridad vial urbana en España*. Madrid: Dirección General de Tráfico. 96 pàg.

Olmos, J. (2001, octubre 31). *Tráfico o ciudad*. El País, Consultat el 14 de gener de 2012 de http://elpais.com.

Organització Mundial de la Salut (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: OMS. 253 pàg.

Organització Mundial de la Salut (2007). *Global age-friendly cities: a guide*. Ginebra: OMS. 82 pàg.

Organització Mundial de la Salut (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS. 122 pàg.

Organització Mundial de la Salut (2010). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Ginebra: OMS. 25 pàg.

Pedragosa, J.L. (2007). *Risc viari*. Informe 2007 de l'Observatori del Risc. Barcelona: Institut d'Estudis de la Seguretat.

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (2009). *Guía para la prevención local. Hacia políticas de cohesión social y seguridad ciudadana*. Santiago de Chile: ONU-HABITAT. 143 pàg.

Real Automóvil Club de España (2002). *Estudio sobre el sector Transporte en España y su evolución: Horizonte 2010*. Madrid: RACE, pàg. 40-50.

Real Automóvil Club de España (2005). *Informe europeo sobre atropellos de peatones. Análisis estadístico de la situación en Europa*. Madrid: RACE. 20 pàg.

Real Automóvil Club de España (2009). *Informe sobre comportamientos peatonales en España*. Madrid: RACE. 50 pàg.

Real Automóvil Club de España (2010). *Informe RACE – Goodyear: El estado de los neumáticos en España*. Madrid: RACE. 30 pàg.

Real Automóvil Club de España (2011). *Informe RACE – Evaluación de la Red de Carreteras del Estado*. Madrid: RACE. 41 pàg.

Reial Automòbil Club de Catalunya (2009). *Estudio EuroTEST. Comparativa europea de pasos de peatones*. Barcelona: RACC. 24 pàg.

Reial Automòbil Club de Catalunya (2010). *Estudio EuroTEST. Auditoría europea de pasos de peatones*. Barcelona: RACC. 40 pàg.

Redelmeier, D. (2003). *Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study*. The Lancet, volum 361, núm. 9376, pàg. 2177-2182.

Robert, P. (2006). *Seguretat objectiva i seguretat subjectiva.* Revista Catalana de Seguretat Pública, núm. 16, pàg. 85-96.

Servei Català de Trànsit (1998-2010). *Anuari Estadístic d'accidents a Catalunya*. Barcelona: SCT.

Servei Català de Trànsit (2002). *Dossier tècnic de seguretat viària. Elements reductors de velocitat*. Barcelona: SCT. 23 pàg.

Servei Català de Trànsit (2002). *Pla de seguretat viària 2002 - 2004*. Barcelona: Departament d'Interior. 34 pàg.

Servei Català de Trànsit (2003). *Dossier tècnic de seguretat viària. Itineraris segurs per a escolars. Barcelona*. Institut Català de Seguretat Viària. 29 pàg.

Servei Català de Trànsit (2004). *Guia d'educació per a la mobilitat segura. Orientacions per a l'elaboració de programes*. Barcelona: SCT. 40 pàg.

Servei Català de Trànsit (2005). *Dossier tècnic de seguretat viària. Indisciplina viària i accidentalitat en els carrers: els vianants.* Barcelona: SCT. 58 pàg.

Servei Català de Trànsit (2005). *Pla de seguretat viària 2005 - 2007*. Barcelona: Departament d'Interior. 41 pàg.

Servei Català de Trànsit (2006). *Dossier tècnic de seguretat viària. Indisciplina viària i accidentalitat en els carrers: els conductors.* Barcelona: SCT. 61 pàg.

Servei Català de Trànsit (2006). *Dossier tècnic de seguretat viària. La gent gran: vianants i mobilitat urbana segura.* Barcelona: SCT. 30 pàg.

Servei Català de Trànsit (2006). *Pla local de seguretat viària. Manual Guia.* Barcelona: Departament d'Interior. 57 pàg.

Servei Català de Trànsit (2008). *Pla de seguretat viària 2008 - 2010*. Barcelona: Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació. 47 pàg.

Servei Català de Trànsit (2009). *Dossier tècnic de seguretat viària. Senyalització vertical urbana.* Barcelona: SCT. 68 pàg.

Servei Català de Trànsit (2009). *Dossier tècnic de seguretat viària. Elements reductors de velocitat en l'àmbit urbà*. Barcelona: SCT. 32 pàg.

Servei Català de Trànsit (2011). *Pla de seguretat viària 2011 - 2013*. Barcelona: Departament d'Interior. 51 pàg.

Torrente, D. (2007). *Risc per a la seguretat personal*. Informe 2007 de l'Observatori del Risc. Barcelona: Institut d'Estudis de la Seguretat.

Universidad de Murcia i Universidad Pablo de Olavide de Sevilla (2011). *El valor monetario de una vida estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico*. Madrid: Direcciòn General de Tráfico. 118 pàg.

Valdés González-Roldán, A. (1988). *Ingenieria de tráfico.* 3a Edició. Madrid: Editorial Bellisco. 900 pàg.

Vozmediano, L. & San Juan, C. (2010). *Criminología ambiental. Ecología del delito y de la seguridad.* 1a Edició. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya. 223 pàg.

Wolf, W. (1996). *Car Mania. A Critical History of Transport*. Londres: Editorial Pluto, pàg. 150.

Wolf, W. (1995). *La sociedad del automóvil: un callejón sin salida*. Mientras tanto, núm. 61, pàg. 97-108.

Normativa consultada:

"Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local". Boletín Oficial del Estado (3 d'abril de 1985), pàg. 8945-8964.

"Resolution on the protection of pedestrians and the European charter of pedestrians' rights". Official Journal of the European Communities (14 de novembre de 1988), pàg. C 290/51 – C 290/53.

"Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial". Boletín Oficial del Estado (27 de julio de 1989), pàg. 24084-24085.

"Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial". Boletín Oficial del Estado (14 de març de 1990), pàg. 7259-7270.

"Orden de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación". Boletín Oficial del Estado (24 de febrer de 1993), pàg. 6016 – 6020.

"Charter of European Cities and Towns towards sustainability", aprovada per la *European Conference on sustainable cities and towns*. Aalborg, Dinamarca (27 de maig de 1994).

"Llei 4/2003, de 7 d'abril, d'ordenació del sistema de seguretat pública de Catalunya". Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (15 d'abril de 2003), pàg. 7614-7622.

"Directiva 2003/102/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo". Diario Oficial de la Unión Europea (6 de desembre de 2003), pàg. L 321/15 – L 321/25.

"Ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants". Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (16 d'abril de 2004), pàg. 45 – 56.

"Ordenança municipal de bon govern, civisme, bons costums i convivència ciutadana". Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (13 de juny de 2006), pàg. 46 – 91.

"Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la Instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado". Boletín Oficial del Estado (29 de octubre de 2008), pàg. 42795-42801.

"Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, que establece las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad". Boletín Oficial del Estado (5 de desembre de 2009), pàg. 103545-103547.

"Recomendación de la Comisión de 8 de septiembre de 2011 relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 (llamada eCall)". Diario Oficial de la Unión Europea (22 de novembre de 2011), pàg. L 303/46 – L 303/48.

13 APÈNDIXS

- Taula 1: Accidents amb víctimes a Catalunya.
- Taula 2: Accidents amb víctimes a Catalunya en via urbana.
- Taula 3: Accidents amb víctimes a Catalunya en via interurbana.
- Taula 4: Morts per accidents a Catalunya.
- Taula 5: Ferits greus per accidents a Catalunya.
- Taula 6: Ferits lleus per accidents a Catalunya.
- Notícies de La Vanguàrdia sobre la *Campaña Nacional de Seguridad del Peatón*.
- Notícies del diari El 9 Nou sobre diferents atropellaments succeïts darrerament a la ciutat de Vic.

Taula 1: Accidents amb víctimes a Catalunya

	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010
Col·lisions	16.126	16.006	16.055	15.956	14.635	13.927	13.516	14.014	15.891	16.045	14.435	15.747	15.624
Atropellaments	3.623	3.341	3.183	3.112	3.211	3.158	3.209	3.180	3.015	2.813	2.889	3.038	3.072
Bolcades	990	907	751	259	296	327	304	1.110	781	1.030	953	1.263	1.317
Sortides de calçada	2.775	2.875	2.892	2.498	1.992	1.930	1.704	1.855	3.843	3.978	3.771	3.592	3.488
Altres	474	522	557	1.167	1.331	1.276	1.496	806	1.324	2.197	2.542	1.023	631
Total	**23.988**	**23.651**	**23.438**	**22.992**	**21.465**	**20.618**	**20.229**	**20.965**	**24.854**	**26.063**	**24.590**	**24.663**	**24.132**

Taula 2: Accidents amb víctimes a Catalunya en via urbana

	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010
Col·lisions	12.491	12.294	12.347	12.609	11.977	11.554	11.512	11.893	11.652	11.002	9.866	11.173	10.954
Atropellaments	3.438	3.148	2.981	2.913	3.044	3.018	3.093	3.041	2.900	2.662	2.711	2.890	2.884
Bolcades	861	711	581	164	187	213	219	1.006	459	559	531	770	740
Sortides de calçada	727	651	745	589	496	482	512	625	1.113	1.094	1.023	1.035	912
Altres	388	433	464	1.020	1.210	1.169	1.384	677	771	1.958	2.314	823	500
Total	**17.905**	**17.237**	**17.118**	**17.295**	**16.914**	**16.436**	**16.720**	**17.242**	**16.895**	**17.275**	**16.445**	**16.691**	**15.990**

Taula 3: Accidents amb víctimes a Catalunya en via interurbana

	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010
Col·lisions	3.635	3.712	3.708	3.347	2.658	2.373	2.004	2.121	4.239	5.043	4.569	4.574	4.670
Atropellaments	185	193	202	199	167	140	116	139	115	151	178	148	188
Bolcades	129	196	170	95	109	114	85	104	322	471	422	493	577
Sortides de calçada	2.048	2.224	2.147	1.909	1.496	1.448	1.192	1.230	2.730	2.884	2.748	2.557	2.576
Altres	86	89	93	147	121	107	112	129	553	239	228	200	131
Total	**6.083**	**6.414**	**6.320**	**5.697**	**4.551**	**4.182**	**3.509**	**3.723**	**7.959**	**8.788**	**8.145**	**7.972**	**8.142**

Taula 4: Morts per accidents a Catalunya en via urbana

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Atropellaments	53	62	41	62	38	39	36	43
Bolcades	1	0	2	2	5	12	6	6
Col·lisions	76	64	60	58	54	60	51	42
Sortides de calçada	22	16	24	22	12	3	8	5
Altres	2	12	9	5	25	6	3	1
Total general	**154**	**154**	**136**	**149**	**134**	**120**	**104**	**97**

Taula 5: Ferits greus per accidents a Catalunya en via urbana

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Atropellaments	447	446	584	522	412	373	323	315
Bolcades	25	38	40	60	60	109	91	87
Col·lisions	1.082	980	1.187	1.014	750	627	546	483
Sortides de calçada	170	144	167	153	82	26	38	22
Altres	71	50	101	80	234	114	2	19
Total general	**1.795**	**1.658**	**2.079**	**1.829**	**1.538**	**1.249**	**1.000**	**926**

Taula 6: Ferits lleus per accidents a Catalunya en via urbana

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Atropellaments	3.113	3.099	2.977	2.954	3.065	2.783	2.870	3.011
Bolcades	201	209	205	1.153	438	491	497	738
Col·lisions	15.351	14.937	14.486	15.159	14.806	13.907	12.478	14.283
Sortides de calçada	22	486	515	708	1.260	1.266	1.201	1.220
Altres	2	1.370	1.579	738	705	2.325	2.847	978
Total general	**18.689**	**20.101**	**19.762**	**20.712**	**20.274**	**20.772**	**19.893**	**20.230**

MADRID, 24 HORAS

LOS QUE HICIERON «OTRO MADRID»

El Madrid de la técnica y el desarrollo se está engullendo al Madrid de la capa y la literatura. No todo el Madrid castizo era un Madrid casposo, como quieren hacernos creer algunos progresistas. Recuerda un profesor de lingüística que la forma de hablar peculiar de Madrid se está perdiendo por la mayor emigración que la ciudad recoge, aunque todavía quede entre los madrileños la tendencia a sincopar las palabras, diciendo el «cole», la «mili» o la «poli», entre otras costumbres del lenguaje. Pero aquellos que hablaron el auténtico «madrileño» —como dice un amigo mío— no eran gentes despreciables.

Todavía el Madrid de los años cuarenta era un Madrid casi amable, aunque ya algunos madrileños desgarrados comenzaban a perder su tradicional simpatía —perdida ahora casi del todo—, al subir a bordo de un utilitario y recobrada, casi del todo también, al beberse un vaso de tintorro recostado en el mostrador de madera y latón de una vieja taberna. Porque hay que reconocer que el conducir suele hacer antipático al más plantado y un vaso bien bebido reconcilia con la vida.

Ahora hace diez años de la muerte de un madrileño que, como muchos madrileños —con perdón del historiador don Federico Carlos Sáinz de Robles—, no había nacido en Madrid. Me refiero a Felipe Sassone. Don Felipe, con su capa, su melena canosa, nada «hippy», sus patillas rizadas, y pese a su sombrero de ancha ala, casi chambergo podría decirse, era uno de los últimos representantes de un Madrid que se iba. Don Felipe Sassone había nacido en Lima, de padre italiano y madre sevillana, a su vez hija de andaluz y peruana. «Madrid tiene la virtud de aglutinar», me dijo en cierta ocasión Agustín de Foxá. Ya se que esto lo han dicho más gente; pero Foxá da autoridad a la frase.

Felipe Sassone escribió su primera revista de toros a los doce años, en «El Espectador», y su última en LA VANGUARDIA, poco antes de morir. Yo conocí a don Felipe por los años cuarenta —cuando Madrid era todavía totalmente simpático— en una conferencia sobre el lenguaje, porque Sassone era un gran gramático. Había sido además torero, tenor, actor y autor de teatro. Antes de comenzar su disertación, mirándonos con un ojo a través del monóculo, que él manejaba como pocos, don Felipe levantó el vaso y la jarra que había puesto un ordenanza sobre la mesita y dijo, con cierta desolación: «¡Agua, se ve que en esta casa no me conocen!»

Felipe Sassone se murió hace ya diez años. La ciudad está atosigada por el humo de miles de coches y feamente cruzada por metros de vigas de hierro para que estos coches sobrevuelen; la ciudad está rodeada por un cinturón industrial que la complica con problemas laborales y sus obreros se preocupan más de los convenios colectivos que del «cocí»; la ciudad habla de asociacionismo y Ley Sindical; de reestructuración de la empresa y algo del «Tartufo»...

De todas formas, hace ahora diez años que se murió Felipe Sassone. Me parece, por lo menos, honorable recordar a los que hicieron «otro Madrid». — *Francisco GALLARDO.*

En torno al premio «Narciso Masferrer»

El director general de Prensa, don Alejandro Fernández Sordo, presidirá el jurado del premio «Narciso Masferrer», instituido por el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona y que se fallará el día 17 del próximo mes de junio.

Este premio está dotado con 30.000 pesetas y podrán participar todos los representantes de los medios informativos nacionales y extranjeros. De acuerdo con las bases establecidas los optantes al citado premio deberán presentar un mínimo de cinco artículos que traten del referido certamen.

El presidente y el director general del Salón, don Enrique Lacalle y don José Luis Turull, cumplimentaron en su despacho oficial al director general de Prensa para ofrecerle la presidencia del jurado de dicho premio y exponerle la planificación informativa de esta manifestación monográfica, que se celebrará del 18 al 28 del próximo mes de abril y a la que el director general de Prensa tiene el propósito de asistir, conforme expresó a los señores Lacalle y Turull.

Una misión comercial británica visitará España el próximo mes de abril

Madrid, 28. — La Cámara de Comercio de Londres va a enviar una misión comercial que permanecerá en España entre los días 19 y 25 del próximo mes de abril, según anuncia el departamento de información y prensa de la Embajada británica en Madrid.

Esta visita puede considerarse como respuesta a la que realizó a Londres una misión española de las Cámaras de Comercio e Industria de Madrid en noviembre pasado.

Los miembros que integran la misión —cerca de 20— se interesan principalmente por conocer el desarrollo y las ofertas de la industria española de bienes de equipo. También vendrán fabricantes ingleses de intrumentos científicos, artículos de mercería y whisky.

Los visitantes permanecerán unos días en Madrid y algunos se trasladarán luego a otras poblaciones de provincias.

Como jefe de la misión ha sido designado el señor F.S.B. Foster, consejero del Banco Internacional Baltour. — Europa Press

Primera estación municipal de autobuses

El próximo 31 de agosto entrará en servicio la primera Estación Municipal de Autobuses de Madrid, que está siendo construida en la esquina de las calles Palos de Moguer y Batalla del Salado por la empresa concesionaria «Estación Sur de Autobuses, S. A.», cuyos principales promotores son las empresas de transportes por carretera «Auto-Res» y «La Sepulvedana». Desde esta estación saldrán y entrarán diariamente en Madrid unos 180 autobuses, que enlazarán la capital de España con la zona del Sur y Sudoeste español.

Es posible que el Teatro de la Zarzuela pase a ser del Estado

Es muy posible que el próximo día 1 el Teatro de la Zarzuela pase a ser patrimonio del Estado. En estos momentos se están celebrando reuniones entre la Sociedad General de Autores y el Ministerio de Información y Turismo para llegar a una solución definitiva, según medios competentes.

DON FEDERICO GODED ECHEVARRIA, NUEVO ACADEMICO DE LA REAL DE CIENCIAS

Madrid, 28. — Don Federico Goded Echevarría ha sido elegido académico de número de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y naturales, en sesión celebrada esta tarde por la corporación.

El señor Goded Echevarría nació en Madrid en 1917, es doctor ingeniero de caminos y catedrático de «Tecnología nuclear» de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales. Tiene publicadas muchas obras y trabajos de su especialidad y ocupará la vacante del doctor Ricardo San Juan Llosa, fallecido el pasado verano. — Cifra.

INDICIOS DE GAS NATURAL EN LA SIERRA DE URBASA

Pamplona, 28. — En los sondeos petrolíferos que desde hace tiempo está realizando la empresa Ciersa en la sierra de Urbasa han aparecido grandes indicios de gas natural.

Ello ha motivado que se intensifiquen los sondeos para conocer la importancia de este posible yacimiento petrolífero.

Las torres de los sondeos están situadas en el territorio navarro de dicha sierra. — Europa Press

Don Carlos Buigas trabaja para el Parque de Atracciones

El Parque de Atracciones de Madrid, que desde su inauguración, el 15 de mayo hasta el 31 de diciembre del año pasado recibió la visita de 2.250.000 personas, va a abrir sus puertas el próximo sábado, después de haber permanecido cerrado durante todo el presente mes de enero, según informó hoy un portavoz del Parque. El Parque cuenta, desde ahora, con dos nuevas atracciones: el «Uranus» y el «Jep Start», o montaña rusa gigante.

La montaña rusa gigante mide casi 14 metros de altura y su recorrido aproximado es de 500. Se trata de una de las más grandes del mundo y de las de mayor verticalidad en la caída.

En el transcurso del presente año en el Parque se instalarán las siguientes atracciones: «Calipso», atracción fabricada en España, de tipo rotativo y con diversos movimientos concéntricos y excéntricos; el «Látigo», clásica atracción giratoria; los coches de choque, atracción especialmente estudiada por el tamaño y la velocidad, para niños; la «Casa del Borracho», atracción que por tener las paredes inclinadas con respecto al suelo produce una extraña sensación al andar sobre ella; «Casa del Fotógrafo», destinada a fotos bufas: trenecillo infantil, con 500 metros de recorrido, y noria gigante de 26 metros de altura y 20 góndolas con capacidad para seis personas.

La gran novedad para la próxima primavera en el Parque será la denominada «Viaje al centro de la Tierra». Consistirá en un viaje en el que el visitante monta un ascensor de paredes móviles, dando la sensación de que baja a varios miles de metros de profundidad, pudiendo observarse tres grutas: la de la fosforescencia, la gruta del fuego y la gruta de los minerales. Esta atracción, única en el mundo, ha sido diseñada por el ingeniero catalán Carlos Buigas.

Las inversiones que se llevan hechas hasta ahora en el Parque de Atracciones superan los 350 millones de pesetas y se espera invertir, de aquí a junio próximo, 70 millones más.

Cien mil plazas escolares de Enseñanza Primaria

Un total de 178 unidades escolares, con 2.686 clases y 107.440 plazas de Enseñanza Primaria dispondrá la capital en breve, con lo que se superará en 5.000 plazas las previsiones establecidas hace seis meses para el año 1974, según fuentes competentes.

«CAMPAÑA NACIONAL DE SEGURIDAD DEL PEATON»

A lo largo de dos meses se repartirán millares de carteles y otros medios de divulgación para lograr una mejor convivencia entre conductores y peatones

Madrid, 28. — La «Campaña Nacional de Seguridad del Peatón», que comenzará el día 30 de enero con una duración de dos meses, ha sido presentada a los medios informativos, a mediodía de hoy, por el jefe de la Sección de Divulgación de la Jefatura Central de Tráfico, don Vicente Carredano. Presidió el acto, en representación del director general de Tráfico, el secretario general de la Jefatura Central de Tráfico, don Ezequiel de Pablos.

Publicidad de amplio nivel

La campaña alcanza una cobertura nacional y su ámbito comprende 19.249 kilómetros de carretera y travesías y 630 ciudades. Los fines de la misma son: educación, protección, reconocimiento de los derechos del peatón y una mejor convivencia entre conductores y peatones.

Según ha explicado el señor Carredano, la campaña entra dentro del grupo de las necesarias, porque incide en 30 millones de personas (casi la totalidad de la población española, ya que se exceptúan a los niños más pequeños, ancianos y enfermos); porque está hecha por peatones, dirigida por peatones y las personas que la divulgarán son asimismo sujetos de la misma característica: porque todo peatón que sea, además, conductor puede causar la muerte de otro peatón y, finalmente, porque el peatón es siempre el más débil y, por lo tanto, la más fácil víctima.

El niño, sujeto principal

Un elemento destacado de esta presente campaña es el dirigido a la formación de los niños. Según datos proporcionados por el señor Carredano, cuando se creó la Jefatura Central de Tráfico, el 40 por ciento de las víctimas de accidentes eran niños; actualmente, por el contrario, sólo son el 21 por ciento.

En los cuadros de presentación de la campaña se fijan en 15,2 millones de peatones instruidos y en 17,8 los que carecen de toda formación en materia de tráfico. Entre los primeros, lo son calificadamente 4,6 millones de conductores y 1,4 millones de niños formados en parques infantiles. Otros nueve millones de personas lo están potencialmente: los cuatro millones de escolares de Primaria y cinco millones de personas, sujetos receptores de campañas concretas realizadas por la Jefatura Central de Tráfico.

Entre los datos expuestos en la Jefatura Central de Tráfico en la presentación de esta campaña figuran los accidentes con víctimas registrados durante el año 1968. En las zonas urbanas, los accidentes alcanzaron la cifra de 28.730, entre los cuales hubo 584 peatones muertos y 171 fueron niños. En las zonas interurbanas, el número de accidentes con víctimas fue de 28.103, registrándose 626 peatones muertos y de ellos 136 niños.

Eficaz labor de los maestros

«La importancia de la educación en materia de tráfico en los niños —ha especificado el señor Carredano— se basa en que aún no han adquirido los malos hábitos que tenemos los adultos.» Asimismo ha hecho constar la labor que realizan los maestros de Enseñanza Primaria. No obstante, sólo 800 de los 90.000 maestros españoles colaboran directamente con la Jefatura Central de Tráfico. El señor Carredano ha especificado también que sólo el peatón que ha alcanzado la condición de conductor puede tener una formación suficiente para impartir las enseñanzas de tráfico.

Finalmente, el señor Carredano ha destacado el importante papel y colaboración que la prensa y radio han prestado a las anteriores campañas promovidas por la Jefatura Central de Tráfico, además de colaboraciones concretas de entidades y empresas privadas, como las de la presente campaña y que sufragan más de un 90 por ciento de los gastos de la misma. Aun así, esta campaña cuesta a la Jefatura Central de Tráfico 2,5 millones de pesetas en costes de producción, lo cual da un valor total a la misma de 25 millones de pesetas como mínimo.

250.000 placas reflectantes

Tras las explicaciones del jefe de la Sección de Divulgación de la Jefatura Central de Tráfico se han proyectado dos películas sobre la actual campaña y tres de los cinco «spots» de televisión que se emitirán durante su realización. Además de estas películas y «spots» televisivos, la campaña cuenta con 127.300 carteles extendidos por toda la geografía española, 5.000 bandas para colocar en las escaleras del «Metro» de Madrid y Barcelona y 20.000 ejemplares de autoadhesivos, además de 250.000 placas reflectantes. — Europa Press.

UNIVERSIDAD Y ENSEÑANZA

NUMEROSAS ASAMBLEAS EN LAS FACULTADES DE LA UNIVERSIDAD DE MADRID

Madrid, 28. — Nuevamente han vuelto a faltar a clase los alumnos de segundo y tercer curso de Medicina del plan nuevo; siendo, por lo demás, muy numerosa la asistencia de estudiantes a los distintos centros docentes de la Ciudad Universitaria.

Por otra parte, en los cuatro primeros cursos de la Facultad de Económicas, en Somosaguas, se han desarrollado varias asambleas, algunas de ellas de tipo electoral. También en Políticas se celebraron varias asambleas. En una de ellas, a nivel de Facultad, unos 150 estudiantes fueron desalojados del aula tres por la fuerza pública. Se trasladaron entonces al «hall», donde permanecieron en silencio formando grupos hasta que la fuerza pública les invitó a disolverse, ante lo cual se congregaron fuera del recinto, frente a la Facultad, y después, en marcha pacífica, atravesaron la carretera de Coruña, pasaron a la parte del edificio de Filosofía y siguieron hasta el Rectorado, a cuya altura fueron definitivamente disueltos por la fuerza pública.

En Somosaguas, en una sala del comedor se hizo propaganda a propósito del conflicto minero de Asturias ante un grupo de obreros de las obras cercanas, realizándose después una colecta.

Por otra parte, se ha enviado al rector de la Universidad central una carta aprobada en distintos cursos de psicología de las dos Universidades madrileñas en la que, en líneas generales, se aboga por una reforma de la enseñanza con participación estudiantil. — Europa Press.

El rector de la Universidad de Zaragoza acusa a los estudiantes de coacción

Zaragoza, 28. — El rector de la Universidad, don Justiano Casas, ha enviado esta tarde a los diarios locales una nota en la que da cuenta y explica de anormalidad académica producida durante los últimos días en la Facultad de Medicina.

El rector, después de dar cuenta de las entrevistas realizadas con una comisión de los alumnos de pediatría, que es la cátedra que se encuentra en conflicto, dice lo siguiente:

«La actitud de los alumnos de pediatría ha sido incongruente continuando en la falta colectiva de asistencia a clase, ejerciendo coacción sobre un grupo de alumnos que habían decidido entrar a dicha clase y con el catedrático de la asignatura, a quien en diversas ocasiones y formas se le ha impedido el ejercicio de su docencia con respecto a quienes habían decidido recibirla, extendiendo la coacción a otros catedráticos de Medicina, presentando al decano de esta Facultad una extensa nota que dice: «Exigimos la inmediata separación de su cargo del profesor Lorente Sanz y la suspensión de la tramitación de la denuncia presentada contra nuestro compañero Arturo Vera».

El alumno señor Vera está inculpado de haber impedido la entrada a clase a quienes pretendían hacerlo y, por supuesto, ejercerá su derecho de defensa legal, ejercicio que se pretende negar al catedrático de pediatría por parte de sus acusadores.

En los últimos días —sigue diciendo la nota del Rectorado— la situación se ha recrudecido al cometer los alumnos nuevos y reiterados actos de violencia, tales como no permitir a otros catedráticos desarrollar sus clases, prohibiéndoles la entrada en la Facultad y dirigiéndoles insultos personales. Por último, se ha tratado de extender el conflicto a otras facultades, intentando la celebración en ellas de asambleas no conocidas o no permitidas por las autoridades académicas, a la vez que se ha ejercido violencia sobre el decano de la Facultad de Ciencias por un grupo de alumnos que cortaron, por dos veces, la comunicación telefónica en su despacho.

El rector termina diciendo: «Por tanto, se hace saber a los alumnos de esta Universidad y a sus familiares que unos cuantos alumnos, como siempre y siempre los mismos, tratan de perturbar el trabajo normal de la Universidad, que es objetivo inmediato que informa sus actos, independientemente de los motivos o excusas que los perturbadores esgrimen en cada caso, y se les aconseja, una vez más, que mediten serenamente sobre estas circunstancias. Hacemos lo posible por tener una Universidad mejor y no estamos dispuestos, en ningún caso, a que profesores ni alumnos perturben este fin con su actuación». — Cifra.

Continúa el procedimiento de apremio contra los colegios religiosos de Salamanca

Salamanca, 28. — Sigue su curso legal el problema surgido entre el Ayuntamiento y los colegios religiosos de enseñanza.

Agotados con exceso todos los plazos para el ingreso de las cantidades adeudadas por el arbitrio de plusvalía, el Municipio ordenó aplicar a los deudores el procedimiento de apremio que, en la actualidad, se ejecuta por los funcionarios municipales.

En fuentes dignas de crédito se dice que el Ayuntamiento sigue adelante con los trámites legales, pero ha manifestado claramente su deseo de no entorpecer ni dificultar la labor docente que realizan estos colegios, ni perjudicar la misión formativa que tienen encomendada y que afecta a una población de casi 10.000 alumnos. Parece ser que el Municipio estaría dispuesto a conceder facilidades a los colegios para el abono de las cantidades adeudadas, mediante plazos escalonados o cualquier otro procedimiento que se adoptase de común acuerdo. — Cifra.

Coloquio sobre el proyecto de Ley general de Educación

Madrid, 28. — Sobre el proyecto de Ley General de Educación que próximamente será debatido en las Cortes, continuó esta mañana, en la Casa Sindical, el coloquio organizado por el Sindicato Nacional de Enseñanza.

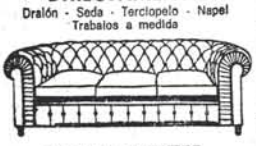
Iniciándose, el presidente del Sindicato, don Lucas Beltrán Flores, expresó la opinión del organismo corporativo que regente. Dijo, en términos generales, que para el Sindicato el citado proyecto de Ley supone un gran paso adelante. No obstante, pese a que esta impresión es favorable en conjunto, existen muchos detalles sobre los que no hay identidad de criterios.

Se planteó más adelante, como algo consustancial con el proyecto, el tema del principio de subsidiaridad aplicado a la educación. No se trata de un principio liberal —en opinión de los miembros del comité ejecutivo—, sino de una concepción desarrollada por la doctrina pontificia. La enseñanza no debe faltar y el Estado, como gerente del bien común, debe promover y excitar a la sociedad para que cumpla la función de enseñar a través de los grupos que surgen entre el Estado y el individuo. Supletoriamente, allí donde no pueda llegar la sociedad misma acudirá el Estado, sin suplantarla, y respetando los derechos del hombre. Este principio, recogido en la Ley, tiene puntos concretos que merecen mayor esclarecimiento, como el que se refiere a las subvenciones estatales con destino a los rectores privados en la enseñanza.

En España —se dijo en el coloquio—, dado que el sector privado regenta un gran volumen de centros educativos, el Estado debe proteger a estos centros en la situación presente y, a la vez, prever las necesidades futuras. A este fin, el cálculo del coste real de cada puesto escolar, teniendo en cuenta la subvención que el sector privado necesita, debe ser lo más exacto posible y sin discriminación.

Paralelamente, como quiera que el Estado es el supremo tutor de la educación que reciban sus súbditos, debe programar la enseñanza en orden a las necesidades y debe vigilar que la calidad de la enseñanza impartida sea la adecuada, de acuerdo con las subvenciones que recibe el sector privado. Y, en definitiva —según lo expresado por varios miembros del comité—, el derecho de subvención no debe entenderse como un derecho de los centros, sino de los padres de los alumnos. — Logos.

FABRICA VENDE DIRECTAMENTE
Dralón - Seda - Terciopelo - Napel
Trabajos a medida



SOFAS CHESTER
TRESILLOS DE PIEL
Por primera vez en España fábrica vende
¡¡Directamente. Sin intermediarios!!
«SHEFFIELD»
Exposición: GALERIA TURO
Bori y Fontestá, 19 - Barcelona 6
Entre Beethoven y Ganduxer
C. Antonia Ruiz Soro, 21
(Parque de las Avenidas)
Teléfono 246-18-66. Madrid - 2
Servimos a provincias

SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DE LA CIRCULACION

Tarrasa: NECESIDAD DE UNA CAMPAÑA EDUCADORA DEL PEATON

En la ordenación del tráfico parece que se le ignore

La «Campaña Nacional de Seguridad del Peatón», iniciada a finales del mes de enero. es de la mayor oportunidad y de gran actualidad para Tarrasa, y no precisamente por que se preste una especial atención a ella, ni mucho menos por que haya sido secundada con alguna medida o proyección en el ámbito local, sino precisamente por la patente falta que se siente en la ciudad de la práctica de aquellas consecuciones que se propone la campaña en cuanto a la educación del peatón, protección del mismo, reconocimiento de sus derechos en el tráfago circulatorio y consecución de una mejor convivencia entre conductores y peatones. La realidad en Tarrasa es que al peatón se le tiene totalmente olvidado, lo mismo en cuanto se refiere a su educación para circular por la ciudad y en su atención y respeto de las señales de tráfico, como a atender a sus derechos y protección frente a ese mismo tráfico y a los conductores de vehículos.

Como apoyo a estas afirmaciones sólo cabe apuntar que la «Campaña de Seguridad del Peatón» se inició en unas fechas en que en Tarrasa estaba aún reciente la muerte de un niño de cuatro años, atropellado por un autobús del servicio urbano, precisamente cuando el pequeño atravesaba la carretera de Castellar por uno de los llamados «pasos cebra», en los cuales el peatón tiene preferencia de paso. Y lo doloroso, es que este caso no es único ni tan siquiera aislado, pues son ya varios los accidentes producidos en esos mismos «pasos cebra», amén de los que ocurren en otros lugares de la ciudad, causados en la mayoría de los casos por esa falta de educación del peatón.

Señales casi imperceptibles

La culpa, no obstante, no es siempre de los conductores ni tampoco de los peatones. En el caso concreto de los «pasos cebra» o de las indicaciones de paso para peatones pintadas en el suelo, no se sabe si debido a emplear una pintura poco permanente o bien a que al existir grandes sectores de calles sin asfaltar los vehículos arrastran arena y tierra, lo cierto es que en Tarrasa esas señalizaciones con pintura amarilla en las calzadas tienen una duración efímera y a los pocos días son casi imperceptibles, sobre todo, para aquellos conductores desconocedores de la ciudad o de alguno de sus sectores.

La misión educativa de los guardias municipales de tráfico

Pero otro factor importantísimo para la consecución de los fines que se propone la «Campaña Nacional de Seguridad del Peatón» permanece también desde hace mucho tiempo ignorado en Tarrasa. Nos estamos refiriendo a la misión educativa del peatón que les está encomendada a los guardias urbanos de tráfico y cuya eficacia difícilmente puede ser sustituida por otros procedimientos. Nadie ignora que en Barcelona ciudad, una de las campañas más eficaces para que los peatones atravesasen las calzadas por los lugares indicados y respetando las señales de los semáforos fue la realizada por la Policía Municipal de la Ciudad Condal, exigiendo al peatón que respetase y se ciñese a las normas señaladas, imponiendo, si fuese preciso, las soluciones correspondientes. Los resultados están a la vista de todos: un tráfico ordenado y una disminución de los riesgos de accidente, además de mantener una constante línea de descenso en número de muertos, amén de proceder al estudio de las consecuencias que motivaron los accidentes y eliminar los elementos viales que pudieran influir en ellos.

Pues bien, en Tarrasa la Policía Municipal de Tráfico ignora prácticamente al peatón. Ofrece la impresión de que no se preocupa de que cuando se da paso a los vehículos que el peatón permanezca esperando hasta que el guardia o el semáforo le indique el paso libre para él. Incluso ordenan los correspondientes cambios en la circulación de los vehículos sin indicar, antes, el cierre del paso a los peatones. Y es que, repetimos, el peatón, en Tarrasa, no existe a la hora de ordenar y formar a los ciudadanos de cara al tráfico. El peatón, en Tarrasa, circula por las calles con una completa anarquía, sin que se le obligue, se le enseñe, a respetar unas normas de circulación y sin que se le tenga tampoco ningún respeto como uno más de los elementos a tener en cuenta en ese intrincado mundo del tráfico urbano.

Aparte los beneficios que pueda aportar la difusión de la «Campaña de Seguridad del Peatón», no tenemos noticia de que en Tarrasa se haya pensado en cooperar eficazmente a esa Campaña Nacional, y ciertamente que si alguna ciudad necesita de ella, no sólo a través de la que ahora lleva a cabo la Jefatura Central de Tráfico, sino intensificando todos los medios disponibles a conseguir que el peatón sepa circular por la calle de una gran ciudad y, a la vez, que sea debidamente respetado, esta es Tarrasa. — R.-M. WENNBERG.

SAN ANDRES DE LLAVANERAS: Señalización en los puntos de acceso a la villa

Labor paralela del Ayuntamiento y la Diputación

La Diputación ha colocado varios indicadores de circulación en distintos puntos de San Andrés de Llaveneras. De esta forma se consigue una mejor orientación, si cabe, en cuanto al tráfico rodado, ya que los mismos hacen referencia a la situación y límites del término municipal, así como a los cruces y carreteras provinciales que discurren por la población.

Igualmente, y como complemento de dicha realización, y mejora, el Ayuntamiento pasará de inmediato a la instalación de indicadores con respecto a los puntos y parajes singulares de la población.

Otro punto de no menos importancia, y dentro del campo de la señalización de tráfico, es la falta de indicadores del emplazamiento y límites del término municipal en la general CN.-II, de Madrid a Francia por La Junquera. La carencia de los mismos, ha suscitado en más de una ocasión motivos de confusión, principalmente en lo que respecta a la entrada a la carretera de enlace con la población, como también pasar desapercibida la situación del término municipal, teniendo en cuenta que éste alcanza hasta la misma playa. No obstante sabemos que el Ayuntamiento ha iniciado los trámites pertinentes ante los organismos competentes, a fin de buscar una feliz solución al problema. — SALA.

MOLINS DE REY: Amplia campaña ciudadana de ordenación del tránsito

Se están colocando señales de regulación en las principales arterias y calles adyacentes

Molins de Rey es una de las poblaciones en las que no abundan las señales de tránsito, pese a registrar un notable volumen de circulación. Ahora, en cambio, se está procediendo a una casi masiva señalización, con discos de regulación de velocidad, cargas y estacionamientos limitados, prohibiciones y aparcamientos alternos, entre otras propias señales de tráfico, en las principales arterias de circulación y calles adyacentes.

Tales medidas son convenientes en bien de conductores y peatones dada la gran densidad de tráfico. Esta ordenación ciudadana llega en buen momento.

Se activa la construcción de la autopista

Los trabajos de la construcción de la autopista, en su segundo tramo Molins de Rey-Martorell, toman cada día mayor envergadura, en especial en el término de Papiol. En este sector son ya considerables las obras que se llevan a cabo para hacer realidad la continuación de la autopista desde Barcelona. Dentro de estos trabajos, el próximo martes, junto a la carretera Molins de Rey-Rubí, en la estación ferroviaria de Papiol, serán derribadas las últimas casas allí existentes para dar paso a la gran autopista hacia Martorell y Tarragona. — C.

TARRASA: El aprovechamiento de las aguas del Llobregat

Nota de la Alcaldía

Con ruego de publicación, hemos recibido del alcalde de Tarrasa la nota que, con sumo gusto, reproducimos a continuación:

«La Prensa diaria y semanal de Barcelona, se ha ocupado en distintos comentarios, de la regulación del río Llobregat para el aprovechamiento de un caudal suplementario de sus aguas superficiales. Como este Municipio se suministra casi exclusivamente de las aguas de este río, obteniendo en 1934 la primera concesión oficial, cree que debe declarar que sus servicios técnicos, han estado al corriente del trámite administrativo a que, la petición formulada a este efecto, ha dado lugar y han comparecido a la información pública en el oportuno momento procesal, tanto con referencia al destino de los caudales regulados en que solicitaron la oportuna reserva de los que a esta ciudad y su comarca son necesarios, como para señalar la urgente necesidad de proceder a una rápida regulación.

Base fundamental del Interés de este Ayuntamiento en las obras de regulación del Llobregat, la constituye el hecho de que, a través de la misma, se arbitren los caudales necesarios para cubrir en el futuro las necesidades ciudadanas, lo que permitirá allegar nuevos recursos en la forma reiteradamente expuesta por esta Corporación, una vez agotadas las posibilidades de captación de aguas subálveas, que están llegando a su límite.

En evitación de posibles confusiones y para esclarecer todos los extremos pertinentes, es preciso hacer constar que la regulación y aprovechamiento de los caudales del Llobregat, constituyen un paso previo a la disposición de otros recursos que el Plan Nacional de Abastecimientos y Saneamiento integrado en el aprobado II Plan de Desarrollo, tiene ya previstos, pero de los cuales será muy difícil beneficiarse dada la situación geográfica de nuestra ciudad y su zona de suministro. Los Municipios que encabezan las comarcas afectadas por dicho Plan, se reunieron bajo la Presidencia del Excmo. señor gobernador civil de la provincia, con las autoridades provinciales del Ministerio de Obras Públicas, para acordar la distribución de los caudales adicionales procedentes de dicha regulación, en forma tal que permita atender sus necesidades conjuntamente.

Por último, es una satisfacción para este Municipio informar que la comprensión y cooperación de todas las partes interesadas, en este sentido, ha sido total, tanto en lo que respecta a los mismos Municipios afectados como a las Empresas suministradoras, arbitrándose en principio, soluciones plenamente satisfactorias para todas las partes interesadas. Todo ello con independencia y el respeto debido al superior criterio de los Organismos públicos que intervienen en la cuestión.»

Nuevo secretario comarcal de Sindicatos

Se ha producido un relevo en la Secretaría de la Delegación Comarcal de Sindicatos. Don Emilio González Páramo, que venía desempeñando el cargo desde hace unos años, ha sido sustituido por don Ramón Ramos Sánchez, y pasa a desempeñar la Secretaría General de la Vicesecretaría Provincial de Obras Sindicales. El nuevo secretario comarcal de Sindicatos procede precisamente de la Delegación Provincial de Barcelona, donde desempeñaba el cargo de secretario general de la Vicesecretaría Provincial de Obras Sindicales, y anteriormente, había prestado servicios en la Hermandad Nacional de Labradores y Ganaderos.

El acto de toma de posesión estuvo presidido por el secretario provincial de Sindicatos, señor Zaragoza Garrido, a quien acompañaba el delegado comarcal de la Organización, señor Oms Font; estaban también presentes el jefe del Departamento de Personal de la C. N. S., señor Herrera Gil; señor Carro Ingelmo, secretario técnico sindical; vicesecretarios comerciales de Acción Económica, Acción Social y Acción Asistencial; altos cargos y personal de la Delegación de Tarrasa; miembros de la Junta de Dirigentes Sindicales y directivos de las corporaciones y entidades económicas de la ciudad. — R. M. WENNBERG.

La situación en la empresa «Laver Schappe», de Tarrasa

Ayer continuó el paro total de los trabajadores de la empresa «Laver Schappe», de Tarrasa. Según informa la agencia Europa Press, se ha sabido que los trabajadores han cobrado sus salarios íntegramente, incluidos los de los días en paro, si bien durante el fin de semana algunos de ellos —en número que no ha podido ser determinado— han recibido notificación escrita de despido.

Trabajadores de la empresa celebraron el domingo una asamblea para tratar de las cuestiones planteadas, con respecto a las cuales se registraron dos conatos de manifestación, uno a las ocho y media y otro a las nueve de la noche. En ambos participaron alrededor de 400 personas, que exhibieron pancartas, repartieron octavillas y profirieron gritos. La policía, que permaneció en diversos puntos de la ciudad, no llegó a intervenir al disolverse ambos grupos con rapidez.

bazar de la lavadora
LAVAVAJILLAS
desde 600 Ptas. mes

Gerona: CONSTITUCION DEL PATRONATO DEL CASTILLO DE «CAP ROIG»

Los señores Woevodsky han hecho donación de la propiedad a favor de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación gerundense

Los señores de Woevodsky hace más de cuarenta años descubrieron nuestra Costa Brava, se enamoraron de ella, y en uno de sus más bellos parajes, crearon unos jardines inteligentemente armonizados con el paisaje, construyeron edificios y atesoraron obras de arte, dignas de ser integradas en un museo, hasta lograr formar un conjunto internacionalmente conocido y admirado como uno de los más bellos y sugestivos del Mediterráneo.

En anteriores crónicas nos hemos referido a las gestiones, entonces en curso, de la Diputación de Gerona deseosa de adquirir y conservar el castillo de «Cap Roig» y ahora podemos anunciar con satisfacción, que el coronel y señora de Woevodsky, con ejemplar generosidad, y mostrando un amor a nuestro país, que debemos agradecer, ante el notario de Palafrugell han otorgado donación del castillo, con las colecciones artísticas en él ubicadas, jardín botánico, parque y bosque a favor de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Gerona, reservándose durante su vida el usufructo y la gestión y dirección de su conservación y mantenimiento.

Es condición expresa que el conjunto patrimonial deberá ser íntegramente conservado en su estado actual, sólo podrán elevarse construcciones en zonas claramente determinadas, con características que no alteren la belleza paisajística del conjunto, y que únicamente podrán ser destinadas a las finalidades sociales y culturales que han motivado la donación en el espíritu de los donantes y de las entidades públicas que la han aceptado.

Y con el objeto de estimular la más amplia colaboración ciudadana, lograr los asesoramientos convenientes, y facilitar y asegurar la consecución de los fines expresados, ha sido constituido un Patronato del Castillo de «Cap Roig», que estará integrado por:

El señor presidente de la Diputación de Gerona, como presidente; el señor alcalde de Palafrugell, don Miguel Mateu Pla; don Narciso de Carreras Guiteras, señor presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana de Gerona, señor presidente de los Amigos de los Castillos de Gerona, señor presidente de los Amigos de los Jardines de Gerona, doctor don Luis Pericot García, don Raimundo Noguera de Guzmán, señor ponente de Cultura de la Diputación de Gerona, don José Bel Font, y finalmente actuará de secretario el director de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Gerona.

bazar de la lavadora
MAGNETOFONOS
desde 350'- Ptas. mes

bazar de la lavadora
TELEVISORES
desde 600'- Ptas. mes

bazar de la lavadora
TODOS LOS ARTICULOS
CON MEJORES FACILIDADES QUE NADIE
CENTRAL: Riera Alta, 45
SUCURSALES: Calabria, 97 — Sans, 41 — S. Andrés, 118
O. Laguarda, 16 — Avda. Sarriá, 7 — Avda. J. Ant.° 321 — Avda. Masnou, 68 (Hospitalet) — Jardín, 50 (Hospitalet)
¡¡VENGA A COMPROBARLO!!

¿INTUYE UD. LA NECESIDAD DE MECANIZAR SU EMPRESA?
¿DESEA POSEER LOS CONOCIMIENTOS BASICOS QUE LE PERMITAN "ENTENDER" LA MECANIZACION DE SU EMPRESA?
bit
CENTRO ESPECIALIZADO EXCLUSIVAMENTE EN INFORMATICA
a través de su Seminario de
INFORMATICA PARA DIRECTIVOS
le ofrece la oportunidad de que adquiera estos conocimientos que le permitirán conocer de una manera clara LO QUE ES un ordenador y lo que éste PUEDE Y DEBE REALIZAR en la mecanización de la empresa.
Este Seminario será desarrollado por los especialistas en informática.
● D. Juan Luis Biset — Ingeniero Industrial
● Salvador Alemany Mas — Profesor Mercantil
● Carlos Niño Mayor — Licenciado en Ciencias Químicas
El Seminario se desarrollará en el Hotel Diplomático de Barcelona los días 3, 4 y 5 de Marzo de 1970 de 10 h. a 13 h. y de 15 h. a 18 h. (El almuerzo se efectuará en común en el restaurante del propio hotel).
Para más información y reserva de plazas dirijanse antes del día 25 de febrero a:
bit, s. a. C/. Manila, 49, Int. - Tel. 203 68 50 - BARCELONA-17

RATIOS
PATRONISTA - CORTADOR
ENSEÑANZA EMINENTEMENTE PRACTICA
Curso dedicado a la formación profesional de Patronistas-Cortadores para la confección industrial en escala, incluyendo clases prácticas de cronometraje industrial.
INFORMACION: Avda. José Antonio, 489 (de 6 a 9). Teléf. 224-13-03. Barcelona

MINISTERIO DE LA GOBERNACION
DIRECCION GENERAL DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

PLANIFICACION DE LA «II CAMPAÑA NACIONAL DE SEGURIDAD DEL PEATON»

Planteamiento

La primera campaña nacional de seguridad vial dirigida a los peatones se celebró en los primeros meses del año 1970, con un gran despliegue de elementos divulgativos, y utilización de los distintos medios de publicidad e información: TV., Prensa, Radio, Publicidad Exterior, etc.

A pesar de su magnitud, de su impacto entre los usuarios y de su gran repercusión en todo el ámbito nacional, cumpliendo entonces los objetivos programados, con el paso del tiempo ha ido perdiendo eficacia, lo que indica que este tipo de acciones de bien común necesita una reiteración periódica debido principalmente a dos razones.

— Que el problema dé la seguridad del peatón es muy complejo y de difícil solución a corto plazo.

— Que el peatón es un usuario mucho más difícil de someter a una normativa o control que el conductor, adoptando, por otra parte, una postura de enfrentamiento o rebeldía ante el incremento constante de la motorización.

Por lo tanto la Jefatura Central de Tráfico ha considerado necesario y urgente realizar una nueva campaña nacional encauzada directamente a actuar sobre aquellos problemas o aspectos concretos que resultan de análisis de las estadísticas sobre comportamiento y accidentes con implicación de peatones, sin dejar por ello de aprovechar las realizaciones que resultaron eficaces en las anteriores campañas, intensificando por último esta acción en dos grupos específicos de peatones: los de edad comprendida desde los 64 años en adelante y los niños hasta los 14 años.

Fecha y duración

La campaña se iniciará el 1.º de julio manteniéndose durante los meses de agosto y septiembre.

Motivaciones

Como principio rector, debe figurar el de que, al ser el problema de la seguridad del peatón complejo y con implicación de muy distintos elementos; será necesario ante todo hacer una llamada general de atención, tanto a peatones como a conductores.

En este sentido se utilizarán dos «slogans» que cumplen con los objetivos:

«¡PEATON: NO ESPERE EN LA CALZADA!»
«¡TODOS SOMOS PEATONES: CONDUCTOR, RESPETE AL PEATON!»

Con independencia de estas ideas centrales se actuará sobre los siguientes puntos:

En zona urbana

PEATONES — Cruzar correctamente y por los pasos señalizados.
— No invadir la calzada
CONDUCTORES — Conducción preventiva respecto al peatón.
— Máximo respeto a semáforos y pasos de cebra.
— Atención a la velocidad.
— Máxima responsabilidad en cuanto al perfecto estado mecánico de su vehículo: frenos, ruedas, etc.
— Atención especial a niños y ancianos.

En carretera

PEATONES — Circular por la izquierda.
— No invadir la calzada.
— No cruzar la vía más que en caso de absoluta necesidad y con garantía total de seguridad.
— Circulación preventiva respecto a la peligrosidad de los vehículos y su velocidad.
— De noche hacerse visible.
CONDUCTORES — Adaptar la velocidad a las condiciones del tráfico.
— Respeto máximo a las limitaciones de velocidad.
— Máxima prudencia en travesías.
— Atención especial a niños y ancianos.

SELECCION DE MEDIOS Y ENUMERACION DE LOS DISTINTOS ELEMENTOS DIVULGATIVOS REALIZADOS

TV

Realización de dos spots, B.N., de 30" de duración cada uno, sobre los temas:
— **Seguridad del niño:**
Slogan: «SABER ANDAR NO BASTA..., ENSEÑELE A CIRCULAR».
— **Protección a los ancianos:**
Slogan: «DELE TIEMPO».

Publicidad exterior

Se han realizado siete modelos de carteles con los siguientes temas:
¡PEATON: NO ESPERE EN LA CALZADA!
¡PEATON: CRUCE CON LUZ VERDE!
¡PEATON: HAGASE VER! (noche)
¡PEATON: PRIMERO MIRAR!
¡TODOS SOMOS PEATONES: CONDUCTOR, RESPETE AL PEATON!
¡SABER ANDAR NO BASTA..., ENSEÑELE A A CIRCULAR! (niños)
¡DELE TIEMPO! (ancianos).

Estos carteles se han editado en distintos formatos:
Vallas (3 x 4 m.) — Murales (70 x 100 cm.)
— Cabinas telefónicas (40 x 60 cm.), paradas transporte urbano, etc.

Otras ediciones

— Folletos: «Guía del Peatón». «Yo ando, tú andas, él anda...»
— Autoadhesivos: Con el texto «No cruce por delante de este vehículo, puede ser *atropellado por otro que usted no ve*», para su fijación en autobuses de transporte colectivo, etc.
— Tríptico: «Hágase ver».

Prensa

— Edición de Boletines extraordinarios monográficos, uno de presentación y lanzamiento de la Campaña y otro durante el desarrollo de la misma.
— Inserción de anuncios en Prensa y Revistas, reproduciendo los originales de los carteles.

Radio

— Grabación de un Boletín monográfico.
— Grabación de 130 cuñas, de 20" de duración, con fondo musical, para su difusión por las cadenas y emisoras colaboradoras.

Elementos reflectantes

Una firma nacional suministrará gratuitamente, 25.000 elementos colgantes reflectantes para uso de peatones en circulación nocturna en carretera.

Colaboraciones

Entre los distintos organismos oficiales, empresas privadas y otras entidades que prestarán su apoyo al mejor éxito de la Campaña, destaca la colaboración del Ministerio de Obras Públicas, con el que se *está ultimando un importante proyecto*, consistente en la realización de un rótulo con el texto: «PEATON: EN CARRETERA CIRCULE POR LA IZQUIERDA», para su instalación en los accesos a los núcleos de población situados en las carreteras nacionales.

Este mismo proyecto se pondrá en marcha por parte de las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos para las vías dependientes de su jurisdicción.

El Sindicato Nacional del Seguro, por su *parte, se ha ofrecido a editar la versión resumida* del folleto «Yo ando, tú andas, él anda...»

Por último, los Medios de Publicidad, de cobertura nacional, han ofrecido soportes gratuitos para la fijación de cartelería y otros elementos.

ACTIVIDADES DE LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRAFICO

Con independencia de la distribución de material divulgativo que les remita la Jefatura Central, a través de su Sección de Divulgación y Relaciones Públicas, los Jefes Provinciales llevarán a cabo las actividades y gestiones que consideren oportunas para mayor eficacia de la Campaña, solicitando la cooperación y el apoyo necesario de otros organismos y entidades implicadas en el tema, así como de los medios provinciales de información y difusión.

II CAMPAÑA NACIONAL DE SEGURIDAD DEL PEATON

Accidentes con víctimas en los que se vieron implicados peatones

Transcurridos tres años desde que en los primeros meses del año 1970, febrero y marzo, se realizó una Campaña Nacional de Seguridad del Peatón, parece aconsejable la realización de un análisis de la evolución seguida por los accidentes en que usuarios de esta condición se han visto implicados.

Para ello, con el doble fin de obtener un previo término de comparación y de enlazar el análisis con otros anteriormente efectuados, parece aconsejable contemplar los datos correspondientes a los años 1969, 1970, 1971 y 1972.

El número absoluto de accidentes con víctimas y los que ellos fueron mortales en los años citados, así como el de aquellos en que se vieron implicados peatones, presentan una evolución creciente, según expresa el cuadro siguiente:

CONCEPTO	1969		1970		1971		1972	
	VICTIMAS MORTALES							
1. Total accidentes	54.897	3.433	57.968	3.622	58.176	3.621	62.252	3.782
2. Accidentes en que se vieron implicados peatones	17.498	1.165	18.268	1.226	19.707	1.253	18.995	1.298
3. Porcentaje de 2 sobre 1	31,87	33,94	31,51	33,85	33,87	34,60	30,51	34,32

De las cifras anteriores puede, en principio, estimarse, que por razones de azar el número de accidentes con implicación de peatones resultó anormalmente elevado en 1971, así como que existe una tendencia al decrecimiento de la relación entre tales accidentes y el total de accidentes con víctimas, mientras la tasa para los accidentes mortales permanece bastante estable.

En un análisis superficial, pudiera parecer que la leve reducción en las cuotas de participación de los accidentes con implicación de peatones sobre el total, equivaldría a una mejora relativa de la seguridad de los peatones; sin embargo, basta la consideración de la evolución de los volúmenes de tráfico, con fuertes incrementos anuales, para comprender que, proporcionalmente, la importancia de los peatones en la circulación es netamente decreciente y que, en consecuencia, el mantenimiento, e incluso la leve reducción, de tal cuota, supone un crecimiento efectivo de la peligrosidad de estos usuarios de las vías.

A igual consideración cabe llegar partiendo de las relaciones entre peatones implicados y total de accidentes de circulación, incluso en la distinción entre carretera y zonas urbanas, ya que las tasas resultante para eccidentes con víctimas son:

Años	Total	Carretera	Z. urbanas
1969	0,3413	0,1637	0,5139
1970	0,3355	0,1577	0,5093
1971	0,3429	0,1650	0,5206
1972	0,3258	0,1496	0,5123

Tales cifras, a más de poner de manifiesto que en algo más de la tercera parte del total de accidentes con víctimas se vio implicado algún peatón —proporción que en zonas urbanas llega a la mitad del total—, expresan una reducción de las tasas en 1970, con incremento de relativa importancia en 1971, lo que en términos reales —de poder ser medida la contracción que, proporcionalmente con respecto a las restantes unidades de tráfico, experimentan los kilómetros anualmente recorridos por los peatones, en especial en zonas interurbanas— supone una elevación en la peligrosidad de estos usuarios, hecho que viene poniéndose de manifiesto en diversos estudios de la Jefatura Central de Tráfico, pudiendo recordar a este fin el publicado en las páginas del Boletín Informativo del mes de septiembre de 1971.

Evidentemente, la cuantificación del problema ayuda a su solución, pero ésta puede acometerse con mayores garantías de éxito si junto a ella es posible alcanzar un suficiente grado de conocimiento sobre sus causas, objetivo al cual irán destinadas las líneas siguientes.

* * *

Al analizar los accidentes con víctimas en que se vieron implicados peatones se observa en primer lugar que prácticamente en la totalidad de ellos el 97,23 % en 1969, el 97,12 % en 1970, el 92,59 % en 1971 y el 98,40 % en 1972 concurrió la existencia de infracciones por parte de algún conductor, de algún peatón o simultáneamente de ambas clases de usuarios, porcentajes que por sí solos se comentan.

Los porcentajes sobre el total de accidentes con infracción correspondientes a cada clase de usuarios, para el total y según clase de vías, en los diferentes años son los siguientes:

CLASE DE VIA	Accidentes con infracción de: Año	Conductores	Peatones
Total accidentes	1969	34,10	83,35
	1970	36,97	81,73
	1971	36,20	82,77
	1972	36,14	83,74
Carretera	1969	35,80	86,72
	1970	35,04	87,42
	1971	35,40	87,76
	1972	37,16	87,19
Travesía	1969	36,40	87,91
	1970	38,97	87,80
	1971	40,89	87,29
	1972	41,86	85,55
Zonas urbanas	1969	32,97	81,14
	1970	37,27	78,52
	1971	35,64	80,08
	1972	34,76	81,88

Destaca en primer lugar el que las tasas correspondientes a peatones exceden en todo caso del 80 % —solamente en 1970 en zonas urbanas no alcanza esta cota—, así como el que las correspondientes a zonas urbanas son apreciablemente inferiores a las de carretera y travesía tanto para peatones como para conductores, aun cuando las de conductores en zonas urbanas, en dos ocasiones, 1970 y 1971, llegan a superar a las de carretera.

En las travesías, las tasas correspondientes a infracciones de conductores muestran valores más elevados que en carretera y que en zonas urbanas, ofreciendo asimismo una tendencia claramente creciente.

Si para el total de infracciones de conductores y de pasajeros la comparación se efectuara sobre el total de accidentes con víctimas con implicación de peatones, y no solamente para aquellos en que se observó al menos una infracción, las tasas descenderían ligeramente, obstentando los valores de:

Año	Accidentes con infracciones de: Conductores	Peatones
1969	33,15	81,05
1970	35,90	79,38
1971	33,52	76,64
1972	35,56	82,21

Bajo esta nueva perspectiva resulta el fuerte incremento que en 1972 experimentan las tasas porcentuales tanto de conductores como de peatones infractores, llegando en estos últimos a suponer los valores más elevados de la serie.

Descendiendo a la puntualización de las infracciones cometidas por conductores y peatones, aún cuando sin incluir las tablas estadísticas correspondientes para evitar un detalle excesivo, es necesario resaltar el que éstas, tanto en uno como en otro caso, presentan modalidades diferentes según se trate de accidentes interurbanos o urbanos, diferencia igualmente apreciable en ciertos casos entre los accidentes mortales y el total de los accidentes con víctimas.

Así, con respecto a las infracciones de conductores en los accidentes de carretera, son las debidas a velocidad peligrosa para las condiciones existentes o sobrepasar la velocidad establecida las que presentan mayor frecuencia, comprendida entre el 50 y 54 % del total, cuota que en los accidentes mortales llega a alcanzar el 62 % mientras los restantes tipos de infracción ofrecen aisladamente escasa entidad. En la circulación urbana, manteniendo el primer rango las infracciones de velocidad, sus cuotas descienden notablemente para suponer del 30 al 32 % siguiéndolas las correspondientes a: no respetar la prioridad, pasos de peatones y pasos de cebra, con cuotas del 14 al 18 %, con ritmo creciente; no cumplir las indicaciones del semáforo, del 5 al 6'5 %, si bien en descenso; e ir marcha atrás sin precaución que ofrece tasas comprendidas entre el 3'4 y el 3'9 %. Esta distribución difiere en los accidentes mortales en los que tras seguir la regla general en las de velocidad, con cerca del 60 % del total, aparece la de ir marcha atrás sin precaución, que llega a alcanzar en algún año el 8 % del total de estos accidentes mortales.

Entre los dos tercios y las tres cuartas partes de los casos, con tendencia creciente, los peatones infractores en accidentes de carretera lo son por irrumpir en la vía antirreglamentariamente, cuotas aplicables con pequeña variación tanto en accidentes con víctimas como a mortales; a notable distancia, alrededor del 15 % en el caso de los accidentes con víctimas y del 20 % en los mortales, son debidas a estar o marchar por la calzada en forma antirreglamentaria, mientras las restantes infracciones ofrecen escaso interés cuantitativo.

En zonas urbanas, dos infracciones son las predominantes: irrumpir en la vía antirreglamentariamente, que evoluciona «in crescendo», pues pasa del 40 al 45 % —en accidentes mortales en 1971 experimenta contracción que en 1972 recupera sólo en parte—, mientras la segunda, cruzar fuera de la zona marcada, desciende del 40 % a menos del 30 % y con cifras aún más bajas en los accidentes mortales.

Resta analizar, aun cuando en forma sucinta, los restantes factores humanos apreciados en los accidentes en que se ven implicados peatones, destacando por la importancia de sus cifras la desatención o distracción, en especial en zonas urbanas, tanto del conductor como, aún en mayor grado, del propio peatón, no debiendo tampoco olvidar el número, relativamente alto, de los usuarios que se encontraban bajo efecto de bebidas o estupefacientes, con cifras más altas en carretera que en zonas urbanas.

Lo reducido de los accidentes en los que se aprecian defectos en los vehículos restan interés a esta circunstancia, si bien puede hacerse presente que en todo caso son los frenos deficientes, ya sea en carretera o en zona urbana, los defectos cuantitativamente de más relieve en los accidentes que afecta a los peatones, mientras en los factores ajenos a los conductores son los de mayor importancia, ya sea en zonas urbanas o interurbanas, la maniobra de emergencia para evitar la colisión con otro vehículo o peatón y el patinazo previo.

Por último, es preciso poner de manifiesto la importancia que en los accidentes en que se vieron implicados peatones ofrecen los niños y ancianos: en 1972 el número de peatones menores de 14 años víctimas de accidentes ascendió a 6.087 —1.214 en carretera y 4.873 en zonas urbanas—, de ellos 265 resultaron muertos, 150 en carretera y 115 en zonas urbanas; a su vez, las víctimas mayores de 65 años se elevaron a 3.255 —2.460 en zonas urbanas y 795 en carretera—, siendo 427 los muertos, 236 en carretera y 191 en zonas urbanas.

En conclusión de cuanto antecede conviene poner de relieve que, aún cuando no de forma ostensible —posiblemente por abarcar la totalidad de los años y no períodos de tres o cuatro meses en los que sus efectos se apreciarían con mayor vigor—, las contracciones relativas observadas en el año 1970 pueden en parte tener su origen en la Campaña Nacional de Seguridad del Peatón, realizada al inicio de 1970, para una vez pasados los efectos de la misma expandirse de nuevo las cifras.

Ello y el hecho de que en más del 80 por ciento de los accidentes con implicación de peatones se aprecie infracción de éstos, hace aconsejable actuar masivamente sobre los usuarios de las vías a fin de aminorar el número de tales accidentes.

INFORMACION DE BARCELONA

LA CIUDAD DIA A DIA

EDUCAR AL PEATON

La Jefatura Central de Tráfico anuncia una campaña de Seguridad del Peatón. En buena hora llegue. Las cifras de accidentes arrojan números alarmantes en el capítulo de peatones. Se comentaba en este mismo diario, que el conductor tenía preferencia de uso de autopistas de peaje que carreteras generales. El conductor busca tranquilidad y no quiere exponerse a inesperados sobresaltos. Quiere librarse de atravesar vías urbanas en un viaje por carretera y por las rutas generales, eso no es fácil. En estas zonas urbanas el peligro de un accidente, el atropello a un peatón, tiene mayor posibilidad de producirse. El crecimiento de la circulación ha perturbado el tránsito habitual de las gentes en muchas poblaciones, que siguen inadaptándose a unas exigencias, unas normas que velan por su propia seguridad. Y la gente se arriesga y arriesga a los demás. No digamos la gravedad del problema en la zona costera, cuando la ruta se cruza en los accesos a la playa. En buena hora llegue esta campaña.

En su propósito de educar al peatón, la Jefatura Central de Tráfico, ya editó una «Guía del Peatón», lanzando el lema «Primero mirar, después cruzar». Dicha guía contiene una serie de consejos y de previsiones tanto para andar simplemente por la acera —que también requiere su educación— como para cruzar las calles, que es el capítulo más amplio. También indica lo que se debe hacer y no hacer al utilizar los transportes públicos; cómo coger y colocar a los niños que van con el peatón y cómo circular por la carretera, para terminar con una llamada a la prudencia y cortesía, «en todo momento y circunstancia». «De la prudencia de cada uno depende la seguridad de todos.»

Barcelona es una ciudad que se preocupa para educar al peatón porque sufre las consecuencias de estas personas inadaptadas. De cuarenta muertos en accidente en 1972, veintitrés eran peatones; diez hombres y trece mujeres. Once rebasaban los sesenta años y doce los setenta. Sufrieron el accidente fuera del paso de peatones. Se procura poner remedio al problema, de los inadaptados, pero es imposible llegar a todas partes. Cada uno de los peatones debería ir acompañado de un ángel de la guarda para que le advirtiera del peligro que corre cuando cruza una calle por lugar no señalizado.

La Policía Municipal de Barcelona estimó más efectivo tomar otro camino: educar a los niños en materia de circulación. Buscar el remedio desde la infancia. Unos equipos especiales de la Guardia Urbana, fomentan la enseñanza de la Cartilla Escolar de Circulación desde hace quince años. Creemos que no existe labor parecida en el resto de España y a fe que ha dado resultados positivos la de Barcelona. Durante 1972 se impartieron estos conocimientos en 206 colegios, aprovechándose de las enseñanzas 128.787 niños y niñas, casi a porcentajes iguales. Desde 1958-59, en que se iniciaron los cursos de la Cartilla Escolar de Circulación, se han beneficiado 1.881 colegios y 1.050.474 escolares de ambos sexos, comprendidos en edades de 4 a 13 años. Además existen las prácticas en el Parque Infantil de Tráfico que funciona desde 1965 —harían falta dos o tres más en la ciudad— por el que han desfilado y han demostrado aptitudes de buen peatón, buen ciclista y buen conductor, 180.000 niños y niñas barceloneses. Del éxito de estas enseñanzas hablan las estadísticas: de los niños que sufrieron accidentes de circulación en 1973, el primer semestre, había únicamente un 0,04 por ciento de los que aprendieron la Cartilla de Circulación. Parece, pues, que el ejemplo de Barcelona, en su labor educadora del peatón —pese a los escasos medios que se cuenta para realizarla— es un espejo donde podrían mirarse otras localidades —por modestas que fuesen— para complementar esta campaña nacional, que no debiera ser desaprovechada por ningún estamento que pudiera aportar algo en tan importante labor ciudadana.

PROYECTOS DE REPARACION DE CARRETERAS DE LA PROVINCIA

Fueron aprobados en el pleno de la Diputación

Ampliando la referencia de la sesión plenaria de la Diputación celebrada anteayer, martes, bajo la presidencia del señor Samaranch, se aprobaron una serie de dictámenes de la Comisión de Obras Públicas. Los más numerosos fueron proyectos de reparación de carreteras, aprobados técnicamente o sea que serán sometidos a información pública por si existe alguna objeción sobre los mismos y pasado el plazo seguirán los demás trámites. Dicho proyectos son:

Camino vecinal de la carretera de Vich a Olot a Trevetét por Santa María de Corcó, por un presupuesto de 5 millones de pesetas; camino vecinal de Sarriá a Vallvidrera, camino vecinal de la estación de Valldoreix al Mas Roig por Can Cadena y camino vecinal de Vallvidrera a San Cugat por Valldoreix, ramal a Las Planas, por 4 millones; carretera de Vilafranca al límite de la provincia en dirección a Aguiló y camino vecinal de La Llacuna a la carretera de Valls a Igualada, por 27 millones; camino vecinal de Carbessí (Argensola) a la carretera de San Guim a Santa Coloma de Queralt, camino vecinal de El Astort al de San Martín de Sasgayolas a la estación de San Guim, de Rubió a la carretera de Folques a Jorba y de Bellprat a la carretera de Santa Coloma de Queralt a la de Valls a Igualada, por 5 millones; caminos de San Juan de Mediona a La Llacuna, por Rofas , de Mediona a la carretera de Vilafranca por Casas Novas, ramal a Torresbusquets y de San Juan de Mediona a La Llacuna, por 7 millones; nueva travesía de San Vicente dels Horts, de San Clemente de Llobregat a la carretera de Barcelona, camino de San Baudilio a Begas con el de San Clemente, en Viladecans, de Cervelló a Torrellas de Llobregat y a la Iglesia Vieja, por 10 millones de pesetas; de Castllfullit del Boix a Mayans y de Odena a la carretera Nacional, por 2 millones y de Vich por Roda a la de Olot, de San Vicente de Torelló a la de Manlleu, de San Baudilio de Llausanés a San Hipólito de Voltregá, Oris a carretera Barcelona, Torelló idem, con puente sobre el río Ter, de Torelló a la estación de ferrocarril y de San Quirico de Besora en dirección a Vidrá, por 21 millones.

En los remates de licitación y adjudicaciones se aprobó la construcción del camino de Fogás de Tordera a Hostalrich y mejora del de Tordera a Fogás de Tordera, por 39 millones. Construcción de nuevo parvulario en los Hogares Mundet, por 118 millones.

Nota de la Delegación de Hacienda

La celebración de rifas ilegales

Hemos recibido de la Delegación de Hacienda la siguiente nota:

«Ultimamente viene observándose que en determinados establecimientos, particularmente en bares y bodegas, se celebran rifas para las que se utilizan corrientemente boletos o sobres conteniendo dibujos, números u otras contraseñas, que se adquieren en tales establecimientos mediante el pago de una cantidad, otorgándose determinados premios a los poseedores de los boletos que resulten premiados.

El desarrollo de esta modalidad de rifa no ha sido autorizado, ni puede autorizarse en ningún caso e incumple, por lo tanto, la Instrucción de Loterías y las leyes tributarias vigentes, por lo que incurren en responsabilidad no sólo quienes las celebren, sino también todas aquellas personas que fabriquen, preparen o faciliten boletos con tal objeto.

Como quiera que la aparición en algún periódico de Barcelona de información relacionada con la celebración de rifas en bares, según la cual la fabricación de boletos está autorizada por Hacienda, debe precisarse, a fin de evitar torcidas interpretaciones que, constituyendo la celebración de las repetidas rifas una actividad ilegal, ningún epígrafe de las Tarifas de la Licencia Fiscal puede facultar para negociar con boletos o papeletas que tengan aquel destino.

Con objeto de poner término de manera inmediata y definitiva al desarrollo de las indicadas actividades, esta Delegación de Hacienda, por medio de sus Servicios de Inspección y de los Cuerpos e instituciones facultados para ello, llevará a cabo las actuaciones oportunas para su eliminación, advirtiéndose que las sanciones que hayan de imponerse lo serán con el máximo rigor que permita la Ley, sin perjuicio de las responsabilidades, incluso de tipo penal, que les puedan ser exigidas por otras jurisdicciones, a los que realicen o colaboren a la celebración de las repetidas rifas ilegales.»

En noviembre, VII Semana de la Técnica Textil

Ciclo de conferencias y un simposio sobre control de la calidad

Entre los días 19 y 23 del mes de noviembre se celebrará en Barcelona la VII Semana de la Técnica Textil, en cuyo programa figura una serie de conferencias sobre distintos aspectos de la industria textil.

Destacan las conferencias referentes a temas del control de la calidad en los diferentes facetas industriales, así como los problemas de la calidad en los procesos de producción de fibras textiles y diversos estudios sobre la industria de la confección.

Al mismo tiempo que se desarrollará el ciclo de conferencias, tendrá efecto la celebración del I Simposio Nacional sobre el Control de la Calidad en la Industria Textil.

IX Día Internacional del Canto Coral

Participará la coral Wieker Eindrach, de Maestrich

Cumpliendo los deseos y como homenaje a su presidente don Leon Stoiz, recientemente fallecido, la coral Wieker Eindrach de Maastricht (Holanda) participará una vez más en el Día Internacional del Canto Coral, organizado por la junta municipal del distrito III. Bajo la dirección del maestro Giel Gorissen el aludido coro ha dado a conocer la música holandesa por toda Europa consiguiendo grandes éxitos, en especial en el V Día del Canto Coral celebrado en Barcelona en 1969.

TELEVISORES
Con 2 años de garantía desde
500 ptas./MES
Sin letras por Banco
También cambiamos su T.V. viejo
329 60 60
329 55 55
gratis mesita y antena

EMPAPELE SU PISO EN VACACIONES
oferta especial Julio y Agosto
papeles máxima calidad a mínimo precio
PAPELES PINTADOS
aribau
Aribau, 71 Parlamento, 51

PROBLEMAS...

Los taxis y el servicio

La aseveración que supone el título no es nuestra; nos la han confirmado tres taxistas, dos de ellos dueños de los vehículos que conducían. No vamos a entrar una vez más en las negras y tortuosas entrañas del problema de los taxis y sus condicionantes. Nos conviene sólo pasar revista a la situación externa en lo que más nos concierne a todos los ciudadanos: quizá lo único que realmente cuenta. Apenas se encuentran taxis libres.

Anticipemos el reconocimiento de que nos hallamos en plena canicula, es decir en el momento en que lógicamente las bajas por vacaciones repercuten sensiblemente en el número de coches en servicio. Como también puede decirse que reducen el número de usuarios. Aunque esto último no es exacto, puesto que en realidad puede variar la clase de los mismos al ser substituidos muchos de los barceloneses que utilizan el servicio por turistas o viajeros nacionales o extranjeros.

Sin embargo bueno es recordar también para centrar ecuánimemente la cuestión, que antes de ese período de vaceciones los taxis ya escaseaban en gran manera.

No parece muy arriesgado intentar un diagnóstico de la situación, Barcelona tiene gravemente comprometida la utilidad real —es decir, la capacidad del uso por parte de sus ciudadanos que lo precisan— del servicio del taxi. La red de Metros, pese a su constante desarrollo y aumento de eficacia, está muy lejos de satisfacer las necesidades reales de la población en materia de transportes. Los autobuses serían en cierto modo —o deberían serlo a nuestro juicio— los encargados de amortiguar los efectos de la insuficiencia de taxis en las calles de la urbe. Pero están muy lejos de conseguirlo y lo que es peor no hemos podido observar, con toda la buena voluntad posible, el menor esfuerzo perceptible realizado en este sentido.

Valgan dos simples ejemplos. Hemos podido comprobar espacios, en la parada de la calle de Pelayo de 25 minutos entre el paso de un autobús de la línea 23 y otros. Esto ocurría a horas comprendidas entre la 1'30 y las 2'15 de la tarde. Otro sí: en la parada de Vía Layetana, entre Rosellón y Provenza, al autobús de la línea 45 le hemos registrado —las 11 de la mañana— alternancias superiores a los quince minutos. Son simples muestras de unas deficiencias que de acusadas se convierten en graves cuando las exigencias sitúan el servicio en primer plano perdida su cobertura, que tantos defectos oculta, que suponen los taxis.

El resultado es que la ausencia de taxis, la insuficiencia de autobuses y las limitaciones del Metro, obligan a muchos ciudadanos a sacar el coche a la calle en lugar de usar los transportes de servicio público. Los efectos son conocidos: el círculo vicioso se estrecha cada vez más y la fluidez se densifica hasta llegar a hacerse crítica.

Los taxistas están esperando un aumento de tarifas que les saque de apuros. Ellos evidentemente lo que desean es trabajar, pero en condiciones rentables y factibles. Por otra parte padecen los aumentos de los carburantes, de los talleres, de los recambios y por supuesto todos los demás que padecemos los otros ciudadanos. La cuestión queda, pues, en último término y saltándonos muchas facetas obvias en saber como contribuyentes ciudadanos si podemos o no contar con el servicio de taxis. Es decir, si se están tomando las medidas necesarias para que la crisis de este sector del transporte público se supere rápidamente. En cualquier caso hemos de saber también de qué modo han previsto, quienes tienen la obligación de hacerlo, suplir con eficacia las actuales deficiencias que se añaden agravándolas muy seriamente, a las ya endémicas del transporte de nuestra ciudad.

Planteado todavía de un modo más claro: ¿cuándo y qué se hará para que «todos» los taxis amparados por licencias y dentro de la reglamentación actual, salgan a la calle? La alternativa es: ¿si esto no se consigue — con absoluta seguridad y a plazo próximo— qué medidas se han previsto y para cuándo con el fin de compensar al ciudadano-contribuyente y poner a su disposición un medio substitutivo de los taxis que le permita desplazarse por Barcelona sin contar con ellos? No olvidemos que el tax surge como resultado de unas exigencias ciudadanas. No es al revés.

ACTIVIDAD PORTUARIA

Jefatura del Sector Naval

Ha salido de nuestra ciudad con objeto de disfrutar unas semanas de descanso, el jefe del Sector Naval de Cataluña, contraalmirante don Alberto Cervera Balseiro. Durante su ausencia se ha hecho cargo de dicha jefatura y de la Comandancia de Marina el segundo comandante, capitán de navío don Pedro Aznar Ardois.

Destructor USA

Hoy llegará a nuestro puerto el destructor norteamericano «Manley», efecto a la VI Flota, el cual se agregará a la flotilla que ya se encuentra en Barcelona desde hace varios días dando un período de descanso a sus dotaciones. El «Manley» atracará en el muelle de Muralla.

El «Karadeniz»

Procedente de Estambul y escalas, vía marsella, llegará hoy a nuestro puerto el paquebote turco «Karadeniz», que atracará en la Estación Marítima, donde desembarcará pasajeros y varias partidas de carga general. Aquí embarcarán algunos viajeros que iniciarán viaje de regreso al Bósforo, vía Marsella.

27 paquebotes italianos

Las líneas marítimas italianas Saemar anuncian para el presente mes de agosto la escala de diecinueve buques con turistas, todos los cuales permanecerán en este puerto durante varias horas.

Desde Palma y para Nápoles llegarán el «Leonardo da Vinci», de 32.000 toneladas, y el «Raffaello», de 46.000, viajando en cada buque unos 2.000 pasajeros. También llegará, desde Tenerife y en tránsito hacia Génova, el «Galileo»; los «Europa» y «Africa» efectuarán sus viajes a Beira.

Según la empresa Saemar, el total de pasajeros que transitarán por nuestro puerto durante el mes de agosto superará la cifra de 18.000.

Primera visita del señor Samaranch a instituciones de la Diputación

Estuvo en Hogares Mundet y en la Casa Provincial de Maternidad

El señor Samaranch inició ayer su visita a las instituciones de la Diputación, desde que tomó posesión del cargo de presidente de la Corporación provincial.

Comenzó por los Hogares Ana G. de Mundet, en donde fue recibido a su llegada por el diputado presidente de la Comisión de Beneficencia, señor Monés. El presidente recorrió algunas dependencias y fue saludado por las comunidades religiosas y personal administrativo del centro.

Por la tarde, el señor Samaranch, acompañado del doctor Jiménez de Anta, diputado presidente de la Comisión de Sanidad, visitó la Casa Provincial de Maternidad, en donde se interesó por la problemática del centro asistencial, que integra los Institutos de Maternología, de Puericultura, de Prematuros y Patología Neonatal, de Bioquímica Clínica «Fundación Juan March» y de Neuropediatría.

COLEGIO SINDICAL PROVINCIAL DE AGENTES DE SEGUROS

AVISO IMPORTANTE

Se recuerda a todos los colegiados que los impresos de afiliación a la Seguridad Social, en la Mutualidad Laboral de Trabajadores Autónomos de Servicios, deben ser presentados en la Secretaría de este Colegio antes del día 10 de agosto próximo.

Barcelona, 30 de julio le 1973.

LA JUNTA RECTORA

Detingut a Vic amb un feix de bitllets falsos amagats als genitals

Vic

EL 9 NOU
Els Mossos van detenir divendres un veí de Vic a qui van trobar un feix de bitllets falsos amagats als genitals. Els Mossos van rebre un avís dient que a la plaça d'Osona hi havia un grup de persones, presumiblement borratxes, que estaven causant molèsties. Un cop una patrulla es va haver presentat al lloc, els agents van adonar-se que, entre el grup, hi havia una persona que es mostrava especialment nerviosa per la presència policial.

Es va requerir la identificació de tot el grup i al que es mostrava més nerviós de tot se li va fer un escorcoll. Va ser aleshores quan se li va trobar un paquet amb 14 bitllets de 50 euros falsos amagats entre els genitals. L'home, que va resultar ser Krzysztof M., de 19 anys i veí de Vic, va ser detingut per un presumpte delicte de falsificació de moneda.

Una altra nena atropellada en un pas de vianants de Vic

Vic Una nena de 7 anys va ser atropellada diumenge al migdia en un pas de vianants de l'avinguda dels Països Catalans de Vic. L'accident va ocórrer quan un cotxe que circulava pel carrer Enric Prat de la Riba, en arribar al pas de vianants de l'avinguda Països Catalans, no va veure la nena i la va atropellar. La nena, que va resultar ferida de caràcter lleu, va ser trasladada a l'Hospital General de Vic.

Surt il·lesa d'un accident amb un senglar a la C-17

Montesquiu Una dona de Santa Maria de Besora va resultar il·lesa després que el cotxe que conduïa topés amb un senglar que va entrar dins la carretera. L'accident va ocórrer dimarts, poc abans de 2/4 d'11 de la nit, a la C-17, a l'altura del quilòmetre 84, en terme municipal de Montesquiu. El senglar, per la seva part, va quedar estès al terra, sense que els serveis d'emergència n'hagin pogut concretar si va morir o si només va resultar ferit.

JORDI PUIG

Josep Anglada i Joan Carles Fuentes, acompanyats de Marta Riera, en sortir del jutjat de Vic a declarar pels fets

El dia 17 jutjaran Josep Anglada pel pamflet racista de les eleccions de 2007

El fiscal li demana un any i mig de presó i d'inhabilitació

Vic

EL 9 NOU
Josep Anglada, president de PxC, i l'exregidor Joan Carles Fuentes s'asseuran si no hi ha cap imprevist d'última hora a la banqueta dels acusats del jutjat penal de Manresa el pròxim 17 d'octubre. Els jutjaran per ser els presumptes responsables d'haver repartit un pamflet de caràcter racista durant la campanya de les eleccions municipals de 2007.

El fiscal demanarà per a Anglada i Fuentes una pena d'un any i mig de presó, així com d'inhabilitació per presentar-se de candidats a les eleccions, amb suspensió de càrrec públic pel mateix període i multa. SOS Racisme, que es va presentar a la causa, per la seva part, demana tres anys de presó i d'inhabilitació per a Anglada, i dos anys per a Fuentes. L'acusació particular, finalment, exercida pel centre cultural islàmic de Vic, la comunitat musulmana de la ciutat i l'entitat Veus Diverses, demana tres anys de presó i d'inhabilitació per a Anglada, i dos anys i mig per a Fuentes.

Els fets es remunten a la campanya electoral de 2007, quan es va repartir per diferents domicilis de Vic un pamflet escrit presumptament per ciutadans marroquins on, segons els denunciants, es donaven informacions falses i calumnioses sobre el col·lectiu magrebí. S'hi demanava el vot per partits d'esquerra, les polítiques dels quals presumptament beneficiaven els magrebins, i es convidava, en canvi, a no votar PxC, de qui es deia que pretenia expulsar els magrebins.

Josep Anglada sempre ha negat tenir res a veure amb els pamflets. Sí, però, que en una de les declaracions davant del jutge l'exregidor de Vic Joan Carles Fuentes va admetre que, tot i no serne l'autor, li havia agradat el pamflet i n'havia fet unes quantes fotocòpies. Aquesta declaració seria el principal element incriminatori contra la PxC.

El Said que es feia dir Miquel

Detenen un veí de Vic per anar amb un carnet de conduir d'un amic

Torelló

EL 9 NOU
Els Mossos van detenir la matinada de diumenge un veí de Vic per un presumpte delicte d'usurpació d'estat civil, o el que és el mateix, fer-se passar per una altra persona. La història comença en un control d'alcoholèmia, a la carretera BV-5224, la que va de la Miranda a Torelló. Els agents van fer aturar un vehicle. A dins, el conductor presentava faccions pròpies dels originaris del Magreb. En demanar-li la documentació, però, l'home va ensenyar-los un carnet de conduir amb un nom i cognoms totalment catalans. Tot era possible, però als agents se'ls va fer estrany. Li van demanar si era realment ell, el de la foto. El conductor, que sí, que era ell. Els agents, que no les tenien totes, van demanar-li que baixés del cotxe i van fer un escorcoll del cotxe. Tot semblava en regla. Fins que un dels agents a tocar del fre de mà va trobar la cartera del conductor. Allà hi havia un NIE –el carnet d'identitat dels residents a l'Estat però que no tenen nacionalitat espanyola– a nom de Said A., veí de Vic, de 28 anys. Va resultar que l'home no tenia carnet i anava amb el d'un amic seu, de nom Miquel. També va donar positiu al control d'alcoholèmia. Comprovat l'historial policial, va resultar que era el sisè cop que l'enganxaven conduint sense carnet.

Denuncia una casa de cites de Vic per cobrar-li 100 euros per un "servei inacabat"

Vic

EL 9 NOU
Els agents de sala de la comissaria dels Mossos de Vic estan acostumats a rebre trucades denunciant diversos delictes. O coses que el denunciant considera que poden ser delictes. La trucada de diumenge, a primera hora del matí, va ser de les més peculiars que es deuen haver rebut en els últims temps a la comissaria: un home denunciava unes prostitutes d'una casa de cites de Vic perquè li havien robat 100 euros. En realitat, eren els 100 euros que li havien cobrat pel que ell va qualificar de "servei inacabat". I reclamava la presència policial. Tot plegat, feia pinta de possible altercat en una hora que, sent diumenge, als veïns els devia fer ben poca gràcia.

Una patrulla va fer acte de presència al pis de la segona planta del número 50 del carrer Manlleu, on els veïns ja s'han queixat en més d'una ocasió que s'hi exerceix la prostitució, sense que fins ara s'hi hagi pogut fer gaire res. Hi van trobar, efectivament, l'home queixós amb el servei que se li havia prestat a la casa de cites. La mestressa del local tampoc semblava gens satisfeta amb les maneres que gastava el seu client. Al final, a la patrulla li va tocar posar pau entre prestatàries del servei i client. Aquest va marxar sense els 100 euros. Això sí, tancant la discussió, en presència dels Mossos, dient que no tornaria més en aquella casa de cites i que canviaria de prostíbul.

Un veí de Sant Julià, ferit en l'accident de Josep M. Terricabras a l'Eix

Sant Julià de Vilatorta
Jacint B. M., de Sant Julià, va resultar ferit de gravetat en l'accident que la matinada de divendres a dissabte va patir el filòsof gironí Josep M. Terricabras a l'Eix, a l'altura de Santa Coloma de Farners. Els dos cotxes, un Audi 3 i un Opel Astra, van topar frontalment i els dos conductors van resultar ferits greus i estan ingressats a l'Hospital Josep Trueta de Girona. Terricabras tornava d'un acte a Vic.

JORDI PUIG

Villa Carmen es troba actualment en un estat d'abandonament força avançat. L'edifici és de propietat municipal des de l'any 1997

Santa Eugènia busca 'llogater' per Villa Carmen, en estat de semiruïna

L'Ajuntament, que n'és el propietari, en farà tapiar totes les finestres a l'espera de poder-li donar un ús

Santa Eugènia de Berga

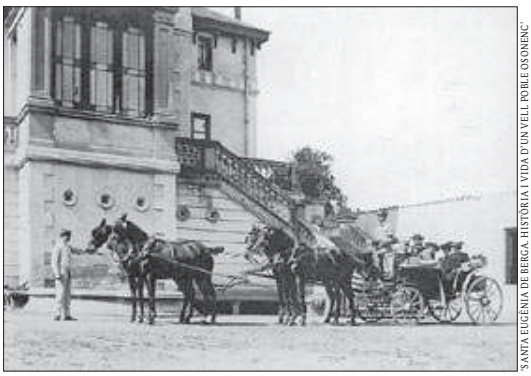
Josep Comajoan

L'Ajuntament de Santa Eugènia estaria disposat a escoltar qualsevol oferta per donar-li un ús a Villa Carmen. Aquesta casa, d'aspecte sumptuós situada a poc menys d'un quilòmetre del nucli urbà, a tocar de la carretera de Vic, és propietat de l'Ajuntament des de 1997, quan es va aprovar el pla parcial que havia de permetre la urbanització de l'entorn. La desídia, per una banda, i la crisi econòmica, més endavant, han impedit que ni la urbanització tirés endavant ni l'Ajuntament li sabés donar un ús adequat com a equipament, que és la qualificació que té actualment. El nou equip de govern voldria donar-li una sortida, tot i que no són gaire optimistes. De moment, per assegurar que no hi entri ningú i s'hi accidenti, ja que la casa es troba en estat de semiruïna, es faran tapiar totes les entrades, encara que se'n desmereixi l'aspecte.

En un moment donat va estar força avançada la negociació per fer-hi una escola d'hostaleria, però no es va acabar concretant. Ara, l'estat de degradació en què es troba la casa, una de les d'aspecte més luxós i sumptuós de la zona, fa difícil que, a curt termini, se li pugui donar un ús. L'Ajuntament, mentre no es redacti el POUM, no s'ho pot vendre, ja que no es tracta d'un bé patrimonial. En estar allunyada del nucli urbà, a més, es fa difícil ubicar-hi serveis municipals. L'altre tema és el cost de la rehabilitació. L'Ajuntament té sobre la taula dos estudis de patologies de l'edifici. El més complet, subvencionat per la Diputació, valora en 300.000 euros l'estabilització de l'edifici i en un milió més fer-ne la rehabilitació per donar-li un ús públic. Entre les patologies que s'hi descriuen hi ha tèrmits, humitats i una part del forjat que s'ha enfonsat.

L'edifici, d'estil acadèmic francès, té un especial interès tant per la peculiaritat arquitectònica, poc comuna en aquest país, com pel fet que, tot i estar abandonada, la casa resta quasi com el primer dia, sense que s'hi hagin fet modificacions posteriors. Villa Carmen va ser l'ampliació del mas El Gener, del segle XII, encara ara habitat, però de propietat privada. Villa Carmen va passar per diverses mans al llarg dels segles, fins que el 1837 va ser adquirida pels Carbó, una família de terratinents amb terres a la zona. Encara dins la propietat pot observar-s'hi el llac artificial que permetia passejos a peu pels ponts que el recorren o bé travessies en barca. En el seu moment també hi havia hagut a la finca una pista de tennis.

El grup d'ERC, actualment a l'oposició, va demanar en l'últim ple que l'Ajuntament actuï a la casa per evitar que algú hi entri i s'hi faci mal. "Està molt deixat i està tot obert, i un home que viu a pocs metres ens ha dit que hi havia vist *okupes*", va dir Josep Sallent, portaveu d'ERC. Segons l'alcaldessa, Anna Franquesa (CiU), "el que no s'havia d'haver fet és deixar-lo decaure i menys, després de no fer-hi res en 12 anys, en 4 mesos exigir solucions", en referència a la queixa d'ERC, que ha governat al poble des de 1999. El regidor d'Obres, Miquel Àngel Blancafort (CiU), a qui no li consta que hi hagi *okupes*, considera "prioritari" fer-ho tapiar.



SANTA EUGÈNIA DE BERGA. HISTÒRIA I VIDA D'UN VELL POBLE OSONENC

Carruatges a l'entrada de Villa Carmen, als anys vint del segle passat

La casa de Mercedes Carbó, la 'mamá del millón'

Santa Eugènia de Berga

J.C.

La història de Villa Carmen està envoltada de multitud d'anècdotes. Una de les més conegudes per la gent de Santa Eugènia, però no forçosament de la comarca, és que durant anys va ser la segona residència de Mercedes Carbó, que a finals dels anys seixanta es va fer famosa a tot Espanya amb el sobrenom de "*la mamá del millón*". El sobrenom li ve d'haver estat una de les guanyadores d'un milió de pessetes al concurs *Un millón para el mejor* que presentava José Luis Pecker a TVE. Carbó va guanyar-se la simpatia de l'audiència, sobretot, quan va confessar que tenia una filla amb síndrome de Down i que participava en el programa per conscienciar el país de la problemàtica dels discapacitats psíquics. Carbó va estiuejar diversos anys a Villa Carmen.

Detingut per tirar una dona a terra a Manlleu i robar-li el mòbil i els diners

Manlleu Els Mossos han detingut Mohamed A., de 21 anys i de Manlleu, com a presumpte autor d'un robatori amb violència a una dona de 63 anys. Els fets van ocórrer el dia 6 a quarts de 7 del matí al carrer Sant Pere de Manlleu, quan la dona sortia de treure diners en un caixer. L'home se li va acostar i, d'una estrebada, se li va endur la bossa de mà, amb tanta mala fortuna que la dona va caure al terra i es va donar un cop. En una primera batuda per Manlleu ja es va localitzar el que l'endemà acabaria sent detingut pels fets, però se'l va deixar anar. L'endemà, després de tenir més informació de testimonis dels fets, els Mossos el van tornar a anar a buscar i, aquesta vegada sí, se'l van quedar. El jutge el va deixar en llibertat amb càrrecs.

Detingut a Centelles per anar borratxo per la C-17

Manlleu Els Mossos van detenir dissabte a Centelles Ramon O.C., de 54 anys i de Santa Coloma de Gramenet, per conducció temerària, conduir sota els efectes de l'alcohol i desobediència a l'autoritat. La policia va rebre diverses trucades alertant de les maniobres d'un vehicle a la C-17 en sentit Ripoll que evitava intencionadament que ningú l'avancés. El conductor va sortir de la C-17 a l'alçada de Centelles i va ser detingut al carrer Ildefons Cerdà de la població. Tot i que l'home presentava símptomes evidents d'embriaguesa, es va negar a fer les proves. Després de passar a disposició judicial, el jutge va decretar llibertat amb càrrecs.

Una altra dona atropellada en un pas de vianants a Vic

Vic Chunxi Liu, de 42 anys i de Vic, va ser atropellada dimarts a les 3 de la tarda quan creuava un pas de vianants del carrer Molí d'en Llobet per un vehicle que sortia de l'illa càrnia de Vic. La dona va ser traslladada a l'Hospital General. Dilluns al vespre una altra dona, de 22 anys i de Granollers, va resultar ferida en bolcar-li el cotxe en terme de Roda, i dilluns al migdia, una dona de 32 anys de Vic va ser víctima d'un accident a l'Eix, a l'altura de Sant Sadurní d'Osormort.

Cau un tros de façana a la plaça del Pes de Vic

Vic Un tros de façana d'un edifici de quatre pisos de la plaça del Pes de Vic va caure aquest dimarts a la nit a terra enmig d'un gran estrèpit, sense provocar cap dany a ningú. Excepte dos pisos i les botigues que hi ha a la planta baixa, l'edifici està desocupat. La majoria dels habitatges estan tapiats per impedir-ne l'accés, però estan plens de coloms. Una dotació dels Bombers va arreglar els desperfectes la mateixa nit.

Dos ciclistes que infringien les normes, accidentats a Vic

Vic Dos ciclistes que infringien les normes de circulació van ser atropellats a Vic. El primer, una veïna de Vic de 28 anys, que creuava per un pas de vianants, al passeig de la Generalitat, que va ser envestit per un cotxe. El segon, un ciclista de Vic de 33 anys, que circulava en contra direcció, a la confluència dels carrers Sant Pau i Misericòrdia, va atropellar un home de 61 anys i de Vic. Tots dos van haver de ser traslladats a l'Hospital General de Vic.

Enxampen a Vic tres conductors sense carnet en tres dies

Vic La Guàrdia Urbana va enxampar tres persones conduint sense carnet en només tres dies. Dissabte al migdia, a Omolola O. S., de 37 anys i de Vic, al carrer Manuel de Pedrolo. Diumenge al vespre, a Alfredo T. F., de 39 anys i de Vic, al carrer Bisbe Strauch. I dilluns a la nit, a Mercedes M. S., de 39 anys i de Vic, al passeig de la Generalitat. A tots tres els imputen un delicte contra la seguretat del trànsit.

Un altre atropellat en un pas de vianants a Vic

Vic Aquest dimecres al vespre hi va haver un altre atropellat en un pas de vianants de Vic. L'accident va ocórrer, segons la Guàrdia Urbana, quan, pels volts de les 9 del vespre, el conductor d'un vehicle que circulava per la plaça del Mil·lenari en direcció a l'Era d'en Sellés, en arribar a l'altura de la comissaria dels Mossos, no va adonar-se que una persona de 43 anys i de Vic estava creuant el pas de vianants. L'home va resultar ferit lleu i va ser traslladat pels serveis sanitaris a l'Hospital General.

ALBERT LLIMÓS

L'home va entrar a l'ajuntament després d'escalar a la primera planta enfilant-se damunt d'un cotxe

Entra a robar a l'ajuntament de Santa Eugènia quan hi havia un mosso dins en un acte de l'AMPA

L'agutzil el va enganxar quan ja havia 'buidat' la bossa de mà de l'alcaldessa

Santa Eugènia de Berga

J.C.

A Jordi Z. M., de 31 anys i de Vic, l'havien vist durant la tarda de dimecres rondant un parell de botigues del poble. Sense més problema. Al vespre, però, el van veure enfilar-se damunt un cotxe i escalar fins a una finestra de l'edifici de l'ajuntament que dóna a un dels lavabos. Amb un parell o tres de cops la va tenir oberta. Jordi Z. M. no s'havia adonat, però, que la porta principal era oberta de bat a bat, perquè els pares de l'escola poguessin entrar a la xerrada sobre com afrontar el dol que es feia a la segona planta de l'edifici.

Els que el van veure escalar l'ajuntament van avisar l'agutzil, que va afanyar-se a anar cap a l'ajuntament. El va trobar dins el despatx de l'alcaldessa. "Què hi fas aquí?", li va demanar. "Buscava el lavabo", li va respondre. Una resposta que no va colar. L'agutzil el va acusar de ser el lladregot que havien vist entrar per una finestra i el jove va rebel·lar-se i va començar a discutir amb l'agutzil. El xivarri va arribar a la segona planta, a la xerrada de l'AMPA, on assistia un mosso d'esquadra pare de l'escola, fora de servei.

El mosso va baixar a veure què passava i es va trobar l'espectacle. Va ensenyar la placa i va ordenar a l'agutzil que avisés els Mossos. Ho va fer l'alcaldessa, Anna Franquesa, que també havia baixat de la xerrada de l'AMPA. Els Mossos van ser ràpidament a l'ajuntament i van detenir el lladregot. Una actuació tan ràpida que l'endemà dijous es va merèixer una felicitació personal de l'alcaldessa al cap dels Mossos de Vic.

El primer que li van dir al detingut va ser: "Altre cop tu?". No era la primera vegada que es veien. El cas és que quan l'agutzil va trobar-lo dins el despatx de l'alcaldessa, el noi ja havia remenat i buidat la bossa de mà d'Anna Franquesa. Pocs diners, però. Els van trobar rebregats dins les butxaques de l'intrús. Jordi Z. M. està previst que passi aquest divendres a disposició judicial. Pel que va robar, se l'hauria de deixar en llibertat amb càrrecs. A l'espera de la següent trobada amb els Mossos.

Va a robar a una granja de Sant Sadurní i s'hi descuida el mòbil

Va deixar la porta oberta de la casa i una vaca hi va entrar a menjar

Sant Sadurní d'Osormort

EL 9 NOU

El dubtós títol de lladre despistat de la setmana a Osona se'l podria emportar Abraham E.R., de 23 anys i de Sant Bartomeu del Grau. El noi va ser detingut dilluns passat pels Mossos d'Esquadra com a presumpte autor d'un robatori amb força en una granja del terme municipal de Sant Sadurní d'Osormort. Entre les pistes que van dur la policia cap al detingut, tres dies després del robatori, hi ha el telèfon mòbil que Abraham E.R. es va descuidar en la casa de pagès en qüestió.

Els propietaris de la casa, en arribar-hi el divendres passat, dia 14, van notar la primera cosa estranya en comprovar que la cadena del camí que porta a l'explotació ramadera estava treta. Un cop a la casa ja es van adonar que els havien entrat a robar. Se'ls havien endut coses diverses. Fins i tot una bateria de cotxe, però també una planxa d'acer inoxidable que tenien en un cobert annex a la casa i les claus del tractor. El tractor, però, era a lloc. El noi havia deixat la porta de la casa oberta. Ho havia aprofitat una vaca, que hi va entrar i hi va rebentar sis sacs de pinso i blat de moro.

Multen un veí de Ripoll, dóna un cop de porta a l'agent i fuig corrent

Ripoll

R.E.

La Policia Local de Ripoll va detenir dilluns al migdia un veí del poble, de 45 anys, per un delicte de resistència i atemptat contra un agent de l'autoritat, després de ferir un municipal per haver-li posat una sanció de 40 euros per aparcar malament. L'home també va mostrar resistència a l'hora de ser detingut i la Policia Local i els Mossos el van haver d'empaitar després que fugís corrent.

Els fets van passar quan una patrulla de la Policia Local va multar un tot terreny que ocupava una zona de càrrega i descàrrega de la plaça de l'Ajuntament. Segons ha explicat la policia, quan el conductor se'n va adonar es va enfadar i va començar a cridar i insultar l'agent que l'havia denunciat, i va agafar el paper de la sanció i el va tirar a terra. L'agent li va cridar l'atenció, però l'home va pujar a dins el cotxe i va fer marxa enrere "amb ràbia" mentre tenia la porta oberta, i aquesta va topar amb l'agent causant-li una ferida lleu. Immediatament se'l va intentar detenir, però el conductor es va agafar al volant i no volia sortir del vehicle, fins que tot d'una va sortir disparat i va fugir corrents. Tant l'agent com un mosso que passava casualment per allà el van empaitar fins que el van aconseguir detenir a la plaça Sant Eudald. L'agent, ferit lleu, va haver d'anar a visitar-se al CAP de Ripoll.

Segon incendi en una setmana a Taradell

Taradell Diumenge al vespre hi va haver el segon incendi en cinc dies a Taradell. Aquesta vegada va afectar una cinquantena de bales de palla rodones del mas El Bou, a l'altura del quilòmetre 8 de la carretera de Taradell a Santa Eugènia. L'avís del foc va ser a quarts de 9 del vespre i no es va donar per totalment extingit fins a les 12 de la nit. A part de bombers, van participar en les tasques d'extinció voluntaris de Protecció Civil, de l'ADF, de la Policia Local i dels Mossos.

Cau un tros de façana a la plaça del Pes de Vic

Vic Un tros de façana d'un edifici de quatre pisos de la plaça del Pes de Vic va caure aquest dimarts a la nit a terra enmig d'un gran estrèpit, sense provocar cap dany a ningú. Excepte dos pisos i les botigues que hi ha a la planta baixa, l'edifici està desocupat. La majoria dels habitatges estan tapiats per impedir-ne l'accés, però estan plens de coloms. Una dotació dels Bombers va arreglar els desperfectes la mateixa nit.

Dos ciclistes que infringien les normes, accidentats a Vic

Vic Dos ciclistes que infringien les normes de circulació van ser atropellats a Vic. El primer, una veïna de Vic de 28 anys, que creuava per un pas de vianants, al passeig de la Generalitat, que va ser envestit per un cotxe. El segon, un ciclista de Vic de 33 anys, que circulava en contra direcció, a la confluència dels carrers Sant Pau i Misericòrdia, va atropellar un home de 61 anys i de Vic. Tots dos van haver de ser traslladats a l'Hospital General de Vic.

Enxampen a Vic tres conductors sense carnet en tres dies

Vic La Guàrdia Urbana va enxampar tres persones conduint sense carnet en només tres dies. Dissabte al migdia, a Omolola O. S., de 37 anys i de Vic, al carrer Manuel de Pedrolo. Diumenge al vespre, a Alfredo T. F., de 39 anys i de Vic, al carrer Bisbe Strauch. I dilluns a la nit, a Mercedes M. S., de 39 anys i de Vic, al passeig de la Generalitat. A tots tres els imputen un delicte contra la seguretat del trànsit.

Un altre atropellat en un pas de vianants a Vic

Vic Aquest dimecres al vespre hi va haver un altre atropellat en un pas de vianants de Vic. L'accident va ocórrer, segons la Guàrdia Urbana, quan, pels volts de les 9 del vespre, el conductor d'un vehicle que circulava per la plaça del Mil·lenari en direcció a l'Era d'en Sellés, en arribar a l'altura de la comissaria dels Mossos, no va adonar-se que una persona de 43 anys i de Vic estava creuant el pas de vianants. L'home va resultar ferit lleu i va ser traslladat pels serveis sanitaris a l'Hospital General.

ALBERT LLIMÓS

L'home va entrar a l'ajuntament després d'escalar a la primera planta enfilant-se damunt d'un cotxe

Entra a robar a l'ajuntament de Santa Eugènia quan hi havia un mosso dins en un acte de l'AMPA

L'agutzil el va enganxar quan ja havia 'buidat' la bossa de mà de l'alcaldessa

Santa Eugènia de Berga

J.C.

A Jordi Z. M., de 31 anys i de Vic, l'havien vist durant la tarda de dimecres rondant un parell de botigues del poble. Sense més problema. Al vespre, però, el van veure enfilar-se damunt un cotxe i escalar fins a una finestra de l'edifici de l'ajuntament que dóna a un dels lavabos. Amb un parell o tres de cops la va tenir oberta. Jordi Z. M. no s'havia adonat, però, que la porta principal era oberta de bat a bat, perquè els pares de l'escola poguessin entrar a la xerrada sobre com afrontar el dol que es feia a la segona planta de l'edifici.

Els que el van veure escalar l'ajuntament van avisar l'agutzil, que va afanyar-se a anar cap a l'ajuntament. El va trobar dins el despatx de l'alcaldessa. "Què hi fas aquí?", li va demanar. "Buscava el lavabo", li va respondre. Una resposta que no va colar. L'agutzil el va acusar de ser el lladregot que havien vist entrar per una finestra i el jove va rebel·lar-se i va començar a discutir amb l'agutzil. El xivarri va arribar a la segona planta, a la xerrada de l'AMPA, on assistia un mosso d'esquadra pare de l'escola, fora de servei.

El mosso va baixar a veure què passava i es va trobar l'espectacle. Va ensenyar la placa i va ordenar a l'agutzil que avisés els Mossos. Ho va fer l'alcaldessa, Anna Franquesa, que també havia baixat de la xerrada de l'AMPA. Els Mossos van ser ràpidament a l'ajuntament i van detenir el lladregot. Una actuació tan ràpida que l'endemà dijous es va merèixer una felicitació personal de l'alcaldessa al cap dels Mossos de Vic.

El primer que li van dir al detingut va ser: "Altre cop tu?". No era la primera vegada que es veien. El cas és que quan l'agutzil va trobar-lo dins el despatx de l'alcaldessa, el noi ja havia remenat i buidat la bossa de mà d'Anna Franquesa. Pocs diners, però. Els van trobar rebregats dins les butxaques de l'intrús. Jordi Z. M. està previst que passi aquest divendres a disposició judicial. Pel que va robar, se l'hauria de deixar en llibertat amb càrrecs. A l'espera de la següent trobada amb els Mossos.

Va a robar a una granja de Sant Sadurní i s'hi descuida el mòbil

Va deixar la porta oberta de la casa i una vaca hi va entrar a menjar

Sant Sadurní d'Osormort

EL 9 NOU

El dubtós títol de lladre despistat de la setmana a Osona se'l podria emportar Abraham E.R., de 23 anys i de Sant Bartomeu del Grau. El noi va ser detingut dilluns passat pels Mossos d'Esquadra com a presumpte autor d'un robatori amb força en una granja del terme municipal de Sant Sadurní d'Osormort. Entre les pistes que van dur la policia cap al detingut, tres dies després del robatori, hi ha el telèfon mòbil que Abraham E.R. es va descuidar en la casa de pagès en qüestió.

Els propietaris de la casa, en arribar-hi el divendres passat, dia 14, van notar la primera cosa estranya en comprovar que la cadena del camí que porta a l'explotació ramadera estava treta. Un cop a la casa ja es van adonar que els havien entrat a robar. Se'ls havien endut coses diverses. Fins i tot una bateria de cotxe, però també una planxa d'acer inoxidable que tenien en un cobert annex a la casa i les claus del tractor. El tractor, però, era a lloc. El noi havia deixat la porta de la casa oberta. Ho havia aprofitat una vaca, que hi va entrar i hi va rebentar sis sacs de pinso i blat de moro.

Multen un veí de Ripoll, dóna un cop de porta a l'agent i fuig corrent

Ripoll

R.E.

La Policia Local de Ripoll va detenir dilluns al migdia un veí del poble, de 45 anys, per un delicte de resistència i atemptat contra un agent de l'autoritat, després de ferir un municipal per haver-li posat una sanció de 40 euros per aparcar malament. L'home també va mostrar resistència a l'hora de ser detingut i la Policia Local i els Mossos el van haver d'empaitar després que fugís corrent.

Els fets van passar quan una patrulla de la Policia Local va multar un tot terreny que ocupava una zona de càrrega i descàrrega de la plaça de l'Ajuntament. Segons ha explicat la policia, quan el conductor se'n va adonar es va enfadar i va començar a cridar i insultar l'agent que l'havia denunciat, i va agafar el paper de la sanció i el va tirar a terra. L'agent li va cridar l'atenció, però l'home va pujar a dins el cotxe i va fer marxa enrere "amb ràbia" mentre tenia la porta oberta, i aquesta va topar amb l'agent causant-li una ferida lleu. Immediatament se'l va intentar detenir, però el conductor es va agafar al volant i no volia sortir del vehicle, fins que tot d'una va sortir disparat i va fugir corrents. Tant l'agent com un mosso que passava casualment per allà el van empaitar fins que el van aconseguir detenir a la plaça Sant Eudald. L'agent, ferit lleu, va haver d'anar a visitar-se al CAP de Ripoll.

Segon incendi en una setmana a Taradell

Taradell Diumenge al vespre hi va haver el segon incendi en cinc dies a Taradell. Aquesta vegada va afectar una cinquantena de bales de palla rodones del mas El Bou, a l'altura del quilòmetre 8 de la carretera de Taradell a Santa Eugènia. L'avís del foc va ser a quarts de 9 del vespre i no es va donar per totalment extingit fins a les 12 de la nit. A part de bombers, van participar en les tasques d'extinció voluntaris de Protecció Civil, de l'ADF, de la Policia Local i dels Mossos.

Atraquen en una farmàcia de Manlleu amb un cúter

Manlleu Un home va atracar dissabte a quarts de 4 de la tarda la Farmàcia Esther Pou de Manlleu, al carrer Vilamirosa. Una persona, vestida amb xandall i la cara mig tapada amb un tapaboques, va entrar i va amenaçar la dependenta amb un cúter. L'home, que parlava castellà i semblava del país, segons va explicar la dependenta a la Policia Local, va endur-se 60 euros de la caixa i va marxar corrent.

Incendi a Ripoll per la reacció de l'aigua de la pluja amb el sodi

Ripoll Els Bombers van haver d'apagar aquest dijous un petit incendi en una nau abandonada del polígon de la Casanova de Baix, entre Ripoll i Campdevànol. El foc, que va fer més fum que res més, el va produir la reacció d'uns paquets de sodi que estaven a la intempèrie amb l'aigua de la pluja, segons han explicat els Bombers. Els paquets es van aïllar i guardar en uns bidons, a resguard de la pluja. Van treballar-hi set dotacions de bombers.

Tres detinguts a Osona per conduir beguts

Vic Mossos i Guàrdia Urbana de Vic han obert diligències penals a tres persones per conduir begudes. Dissabte, a Carles C.P., de 31 anys i de Tona, per donar positiu en un control a Vic. Dissabte a la nit, a Daniel Jesse F., de 43 anys i natural d'Anglaterra, en ser aturat en terme de Santa Maria de Besora. I dilluns, a un tercer conductor, en terme de les Masies de Roda, després de fugir d'un control dels Mossos, a la carretera de Roda, a Vic.

La Guàrdia Urbana investiga el cas, ja que la visibilitat era bona

Una altra dona atropellada a Vic en un pas de vianants

Vic

EL 9 NOU

Una noia de 27 anys va ser atropellada dilluns al migdia en creuar un pas de vianants de Vic. És un més dels molts atropellaments que hi ha hagut en les últimes setmanes en passos de vianants de la ciutat. En aquest cas, però, a diferència de la resta, la visibilitat era molt bona i per això la Guàrdia Urbana n'està investigant les circumstàncies. Ara per ara, no hi ha el resultat tancat de la investigació.

Els fets van ocórrer passades la 1 del migdia, quan Paola A., de 27 anys i de Manlleu, creuava el pas de vianants ubicat a la sortida de la rotonda de la intersecció entre els carrers Mossèn Josep Gudiol i Dr. Junyent, a l'altura dels Vidres Barnolas. La noia va ser atropellada pel cotxe conduït per Martí F., de 21 anys i de Vic. Com a conseqüència de l'impacte la noia va patir ferides greus i va haver de ser traslladada en helicòpter a Barcelona. Mentre no arribava l'helicòpter, la dona ja havia començat a ser atesa pels serveis sanitaris en un dels parterres del principi de l'avinguda dels Països Catalans. L'helicòpter va aterrar just al costat del carrer, amb la qual cosa es va aixecar molta expectació, en tractar-se d'un indret cèntric i a ple migdia.

El conductor causant de l'accident va ser sotmès a proves de detecció d'alcohol i de substàncies estupefaents per part d'agents de la Guàrdia Urbana. En totes dues proves va donar negatiu. El cotxe que conduïa el presumpte infractor tenia el vidre del davant esquerdat i era una mostra evident del fort impacte que devia suposar per a la dona en ser atropellada.

Aquest dijous hi va haver dos accidents més revestits d'espectacularitat. Poc abans de les 2, una furgoneta va sortir de la carretera de Vic a Manlleu, a l'altura de Malars. Poc després, a quarts de 5 de la tarda, els Bombers van haver d'intervenir en el rescat d'una persona que havia quedat atrapada dins un cotxe accidentat al quilòmetre 1 de la carretera BV-5306, en terme municipal de Taradell. El vehicle, en aquest cas, també va bolcar.

ALBERT LLIMÓS

La dona, veïna de Manlleu, en el moment de ser introduïda a l'helicòpter

ALBERT LLIMÓS

El fort impacte de l'atropellament era ben visible al vidre de davant del cotxe

Riera diu que si no hi ha solució per les cases de Sant Romà "sortirem molt als diaris"

Vilanova de Sau

EL 9 NOU

L'alcalde de Vilanova, Joan Riera, del PSC, té entre cella i cella trobar una solució a l'abandonament de les cases de Sant Romà de Sau, propietat de l'Agència Catalana de l'Aigua. "O ens donen una solució en aquests quatre anys o haurem de sortir molt als diaris", va explicar aquest dimarts al programa *Angle obert* d'EL 9 TV i EL 9 FM.

A Sant Romà hi ha una vintena de cases i, des de fa anys, no hi viu ningú. Tot i això, treballadors del pantà hi donen un cop d'ull: "Són la gent que ens mantenen al cas de qualsevol incidència i de si hi ha *okupes*; ens n'hem fet un fart d'anar-ne a treure amb els Mossos perquè, si no, ho tindríem ple", va explicar. L'Ajuntament ho negocia amb l'Agència Catalana de l'Aigua, però no s'hi acaba de trobar el deslligorador. "Com que és patrimoni de la Generalitat no ens ho poden regalar", explica Riera. Tot i això, si surten a subhasta, "una part podria passar a l'Ajuntament, on hi ha les d'Endesa, l'antiga escola i la caserna de la Guàrdia Civil. I de l'altra part, el poblat obrer, en podria sortir una promoció perquè s'hi pogués fer algun tipus d'activitat turística". Quan se li va preguntar què hi podria fer l'Ajuntament a l'antiga caserna de la Guàrdia Civil va dir que hi hauria diverses opcions però que la prioritat era tenir-ne la propietat: "No són moments fàcils, però podem donar-hi algun tipus de sortida; si ho tenim, podrem decidir-ho, si no, segur que no".

2,50 euros

EL 9 NOU

Any XXXIV · Núm. 3118

PERIÒDIC INDEPENDENT D'OSONA I EL RIPOLLÈS

PREMI NACIONAL DE PREMSA 2010

Amb Presència

Divendres, 28 d'octubre de 2011

El fill de Josep Anglada el denuncia als Mossos per clavar-li dos cops de puny

(Pàgina 5)

També va dir que altres vegades havia agredit la seva mare

(Pàgina 8)

Els treballadors de Benestar Social del Ripollès només tenen garantit el sou fins a final d'any

(Pàgina 10)

Berta Faro ha de plegar de regidora de Torelló per una incompatibilitat

(Pàgina 16)

Retrets a Orís per unes obres irregulars d'una casa d'un fill de l'exalcaldessa

(Pàgina 35)

Vic prescindirà dels dos responsables de l'espai musical Mas de Bigues

Avui amb EL 9 NOU
3r lliurament de la col·lecció
GUIES DE TURISME RURAL A CATALUNYA

CADA GUIA PER NOMÉS 2,95€ (IVA inclòs)

(Pàgines 2 i 3) Pere Prat, en una intervenció al ple

JORDI PUIG

L'equip de govern de Manlleu torna a perdre una votació

El projecte de la nova biblioteca de Manlleu ha quedat aparcat definitivament. L'aliança dels tres grups de l'oposició, CiU, PSC i PxC, va fer que no prosperés el plec de clàusules que havia de regir l'adjudicació de l'obra. I, per tant, el projecte va quedar descartat. La votació evidencia la falta de suports i la fragilitat d'un equip de govern en minoria que, mig any després de les municipals, veu com li tomben un projecte cabdal.

(Pàgina 15)

ALBERT LLIMÓS

Un altre atropellament a Vic

Una noia de 27 anys va ser atropellada dilluns en un pas de vianants de Vic. És un més dels molts atropellaments que hi ha hagut en les últimes setmanes en passos de vianants.

(Pàgina 24)

Vic demanarà la revisió del cadastre per actualitzar els preus a la baixa

(Pàgina 25)

Ripoll vol deixar el servei de recollida de deixalles del Consell Comarcal

2,50 euros

EL 9 NOU

Any XXXIV · Núm. 3120

PERIÒDIC INDEPENDENT D'OSONA I EL RIPOLLÈS

PREMI NACIONAL DE PREMSA 2010

Amb Presència

Divendres, 4 de novembre de 2011

Vic posarà en marxa un pla de xoc per aturar l'allau d'atropellaments

(Pàgina 21)

En els pròxims dies es col·locarà com a prova un pas de vianants asimètric al carrer Torelló

(Pàgina 5)

Aquest divendres comença la campanya electoral al Congrés i el Senat

(Pàgina 15)

Una dona intoxicada lleu a causa d'una fuita d'amoníac a l'escorxador Esfosa a Vic

(Pàgina 38)

EL 9 TV emet aquest divendres el primer càsting de l'espectacle 'Fem un musical'

(Pàgina 44)

L'expedició ripollesa al Pol Sud, encallada a 20km de la costa

(Pàgina 3) Diversos membres de clubs ciclistes d'Osona i el Ripollès, dissabte passat a la C-17 convocats per EL 9 NOU

MARC SAÑÉ

Diumenge, els ciclistes envairan la C-17

La prohibició de circular per la carretera C-17, especialment entre Sant Quirze i Ripoll, ha acabat amb la paciència dels ciclistes, i els clubs d'Osona i el Ripollès han convocat tothom per anar en bicicleta des de Borgonyà fins a Ripoll ocupant els dos carrils. Es calcula que a la pedalada de protesta hi participaran més de 300 ciclistes.

(Pàgina 35)

EL TER

Suport a la biblioteca de Manlleu

Unes 200 persones es van concentrar a la plaça Fra Bernardí de Manlleu per fer palès el seu suport a la nova biblioteca. Per ara, l'equip de govern, en minoria, no ha aconseguit convèncer l'oposició per salvar el projecte.

(Pàgina 7)

El camp de tir de Gurb acabarà de regularitzar la seva situació 29 anys després de la inauguració

La Comissió d'Urbanisme de la Catalunya Central, amb seu a Manresa, va fer dimecres l'aprovació definitiva del Pla especial d'ampliació del camp de tir de Gurb. El Pla especial permetrà fer les obres necessàries per satisfer les demandes que durant prop de 30 anys han fet els veïns de la zona de Granollers de la Plana a l'Ajuntament de Gurb i, així, regularitzar definitivament la situació urbanística del camp de tir, que va obrir, enmig d'una intensa polèmica, a finals de 1982.

Avui amb EL 9 NOU
4t lliurament de la col·lecció
GUIES DE TURISME RURAL A CATALUNYA

CADA GUIA PER NOMÉS 2,95€ (IVA inclòs)

Una dona de Centelles mor atropellada pel tren

Centelles Anna Maria Garriga Giménez, de 50 anys i de Centelles, va morir dimecres poc abans de les 9 del matí en ser atropellada pel tren. L'accident va ocórrer a l'altura de Centelles mateix i va obligar a tallar el servei de tren mentre va durar l'operació de l'aixecament del cadàver. El tall, que va es prolongar fins a 3/4 de 12 del migdia, va obligar a prestar un servei alternatiu per carretera entre Centelles i Vic.

Una dona alemanya ferida en caure de la moto a Camprodon

Camprodon Una dona de nacionalitat alemanya va resultar ferida, dilluns pels volts de 2/4 d'1 del migdia, en caure d'una moto a la pista forestal que va de Salarsa al pic de l'Ou, en terme de Camprodon, segons fonts dels Bombers. La dona va ser evacuada a l'Hospital de Girona. Aquest dijous també van bolcar un cotxe a la C-17, a la sortida del túnel de Sant Quirze en direcció Barcelona. No hi va haver ferits de consideració.

Atropellen un nen que anava amb bici a Vic i tenia prioritat de pas

Vic Un cotxe va atropellar divendres, poc després d'1/4 de 9 del vespre, un nen de 13 anys que circulava en bicicleta pel carrer Botànic Micó de Vic. El cotxe no va cedir el pas al menor, que tenia prioritat de pas. El nen va resultar amb ferides lleus. També a Vic, l'endemà a la tarda, un altre cotxe tampoc va respectar la prioritat de pas en una cruïlla i va topar amb un ciclomotor. Guillem C., de 18 anys i de Vic, conductor del ciclomotor, va resultar ferit.

Van haver de desallotjar els 90 treballadors del torn de nit de l'empresa

Una dona intoxicada lleu per una fuita d'amoníac a l'escorxador Esfosa a Vic

SAGI SERRA

El moll de càrrega d'Esfosa, en una imatge de juliol de 2008

Vic

EL 9 NOU
Montserrat C. R., de 51 anys i de Manlleu, va resultar intoxicada lleu la matinada d'aquest dijous a causa d'una fuita d'amoníac que hi va haver a l'escorxador Esfosa de Vic, on treballa. La fuita va tenir lloc passada la mitjanit, segons fonts dels Bombers. Quan els serveis d'emergència i la policia van arribar a Esfosa, la dona es trobava inconscient, presumptament per inhalació d'amoníac en forma de gas, segons fonts de la Guàrdia Urbana de Vic. La fuita es va detectar a la zona del moll de càrrega de canals porcines.

L'escorxador va ser desallotjat i la norantena de treballadors que hi havia en aquell moment van ser enviats a casa seva. Mentrestant, el cos de Bombers –protegits amb màscares– va continuar els treballs per esvair possibles acumulacions de gas. Durant tot el dijous van continuar les investigacions sobre les possibles causes de la fuita, que presumiblement procedirien del sistema de refrigeració de l'escorxador.

La víctima, de 51 anys i de Manlleu, és al·lèrgica a l'amoníac

Així mateix, tècnics dels departaments de Salut i d'Agricultura van presentar-se a l'escorxador, seguint el protocol establert en aquests casos, per determinar fins a quin punt la fuita va poder afectar en els canals de l'escorxador. El resultat dels informes, de moment, no han transcendit. EL 9 NOU, de fet, va demanar durant tot el dijous poder parlar amb algun responsable de l'empresa, sense que en cap moment a cap li fos possible donar cap petició d'informació d'aquest periòdic.

Montserrat C. R., per la seva part, va ser traslladada en ambulància a l'Hospital General de Vic, on després d'atendre-la es va recuperar i li van poder donar l'alta el mateix dijous a la matinada. Segons han explicat fonts dels serveis d'emergència, es dóna el cas que Montserrat C. R., precisament, és al·lèrgica a l'amoníac.

Detingut per robar en tres farmàcies i un forn de pa

Manlleu/Vic

EL 9 NOU
Una operació conjunta de Mossos i Policia Local de Manlleu ha permès la detenció de Luis B. M., de 45 anys i de Torelló. L'acusen de ser el presumpte autor de l'atracament, prèvia exhibició d'una mena de cúter, a tres farmàcies –dues de Manlleu, al carrer Vilamirosa i la plaça Fra Bernadí, i una de Vic, al passeig de la Generalitat– i del forn de pa Sant Roc, al carrer de la Passió de Manlleu.

Va ser dilluns, després que es denunciés el robatori al forn del carrer de la Passió que va iniciar-se una batuda per Manlleu buscant el que presumiblement, per la descripció i el *modus operandi* idèntic, havia de ser l'autor dels quatre atracaments. El van trobar al cap de poc a l'avinguda de Roma. Els atracaments a les farmàcies havien estat els dies 22 i 29, a les de Manlleu, i el 30 d'octubre, a la de Vic. El detingut ha ingressat a presó.

Entren a robar en un bar de Manlleu que fa dies que és tancat

Manlleu Els lladres van entrar a robar, la nit de divendres a dissabte, en el bar La Tassa del carrer Sant Jordi de Manlleu. Devien ser uns lladres desinformats que no sabien que el bar actualment està tancat. Per això, després de serrar la reixa metàl·lica i forçar la porta d'entrada a l'establiment, només van poder endur-se unes quantes monedes del canvi de la màquina de tabac, que també van forçar.

Dues persones atropellades a Manlleu en un pas de vianants

Manlleu Dues persones, un home de 58 anys i una dona de 72, que responen a les sigles F. G. M. i C. R. R., respectivament, van resultar ferits en ser víctimes d'un atropellament, dimarts a quarts de 9 del vespre, mentre creuaven el pas de vianants que hi ha a l'avinguda Bellmunt de Manlleu a la cantonada amb la plaça de la Sardana. Al conductor del vehicle se li va fer la prova d'alcoholèmia i va donar negatiu.

Dos ferits en caure de 200 metres quan baixaven el Puigmal

Queralbs Un helicòpter va haver de rescatar dilluns al migdia dues persones que van caure des de 200 metres quan baixaven del Puigmal. Són dos joves de 21 anys de Calonge i Palamós. Segons sembla, van relliscar amb unes plaques de gel i van caure per aquest desnivell de 200 metres, en terme de Queralbs. Els nois, que van ser traslladats a l'Hospital de Campdevànol, només es van fer alguns talls i diverses rascades al cos.

Tres veïns de Torelló, detinguts per robar bicis a Borgonyà

Torelló Els Mossos han detingut tres veïns de Torelló –Jesús M. D., de 20 anys; Daniel P. B., de 33, i Javier H. D., de 29– com a presumptes autors del robatori de dues bicicletes d'un traster de Borgonyà. El robatori va ser entre el 24 i 25 de setembre i ara han pogut ser detinguts fruit de la investigació dels Mossos. Un testimoni va declarar voluntàriament que havia vist dos homes que traslladaven una de les bicis tot i anar en una moto.

Dos robatoris en bars de Moià en una mateixa nit

Moià La nit de dimecres a dijous de la setmana passada es va denunciar l'atracament en dos bars de Moià. En el primer hi van entrar trencant la finestra de la porta i es van endur uns 300 euros de les màquines escurabutxaques i de la caixa enregistradora. La mateixa nit, al bar del poliesportiu, van forçar la persiana i se'n van endur unes 400 euros de les màquines escurabutxaques. De moment no hi ha hagut cap detenció pels dos robatoris.

Diligències penals a un veí de Folgueroles per conduir borratxo

Vic La Guàrdia Urbana de Vic ha obert diligències penals contra Edgar F. P., de 24 anys i de Folgueroles, a qui van enxampar conduint borratxo. A Edgar F. P. el van aturar en un control preventiu d'alcoholèmia al carrer Mataró, al polígon del Sot dels Pradals de Vic, a 3/4 de 4 de la matinada de dilluns a dimarts. En una primera prova va donar un resultat de 0,76 mg per litre d'aire aspirat, i en una segona, 0,68 mg per litre d'aire aspirat.

En els pròxims dies se'n col·locarà un com a prova pilot al carrer Torelló, a l'altura del Carrefour

Vic provarà els passos de vianants asimètrics per aturar l'allau d'atropellaments

Vic

Josep Comajoan

L'Ajuntament de Vic posarà en marxa "en una setmana o una setmana i mitja", segons les previsions del regidor Joan Ballana, una prova pilot que forma part d'un pla de xoc per aturar l'allau d'atropellaments en passos de vianants que hi hagut en els últims mesos a la ciutat. De fet, segons explica Joan Ballana (ERC-Som Vic), regidor de Convivència i Seguretat, l'increment d'atropellaments es comença a detectar fa entre un any i mig i dos. És des d'aleshores que des de la Guàrdia Urbana, en coordinació amb altres departaments del consistori, es comença a treballar en la recerca de solucions. De moment en provaran una que semblaria que ha de ser efectiva: el passos de vianants asimètrics.

Es tracta de doblar la superfície del pas de vianants, però no en la mateixa direcció a cadascun dels carrils de la circulació. En realitat la duplicació de la superfície es faria en la direcció al lloc on s'ha d'aturar el vehicle. En sorgeix, per tant, al terra un dibuix asimètric, d'aquí el seu nom. No només això, però, ja que els vianants no podran creuar el pas per qualsevol punt del mateix –com per exemple es pot fer en el del semàfor del capdamunt del carrer Manlleu, també de grans dimensions–. Hauran de creuar per la part més interior del pas de vianants i, per tant, més allunyada del vehicle. Així, creant una zona de seguretat es pretén evitar que hi hagi més atropellaments, si més no per descuits dels conductors, ja que el vehicle hauria de quedar suficientment allunyat del vianant.

La prova pilot s'aplicarà en els pròxims dies en el pas de vianants on en els últims dos anys hi ha hagut més atropellaments. És el pas de vianants que hi ha a l'altura del Carrefour del carrer Torelló, a l'altura de la cruïlla amb el carrer Manel Serinanell. Si el mètode funciona més endavant també s'aplicarà, com a mínim, en tres passos de vianants més del carrer Torelló, en les cruïlles amb els carrers Raval Cortines i Manel de Pedrolo i el que hi ha davant el supermercat Bon Preu. També a la cruïlla del carrer Mare de Déu dels Munts amb la plaça Catalunya.

A banda, amb la finalitat d'augmentar la visibilitat de conductors i vianants, ja s'ha realitzat una actuació a la cruïlla dels carrers Verdaguer i Morgades, on s'ha eliminat una plaça d'aparcament a tocar dels passos de vianants i s'ha pintat l'asfalt amb una franja blanca i vermella. Tot plegat forma part d'un pla més ampli basat en el nou model de convivència i seguretat que dimarts presentarà l'alcalde de Vic.

ALBERT LLIMÓS

Una persona creuant aquest dijous a la tarda el pas de vianants del carrer Torelló on s'aplicarà la prova pilot

Investiguen si hi va haver imprudència a l'atropellament de la setmana passada

Vic La Guàrdia Urbana està investigant la possibilitat que en l'atropellament d'una dona de Manlleu que hi va haver la setmana passada en un pas de vianants del carrer Mossèn Gudiol de Vic hi pogués haver imprudència per part del conductor. En concret, sobre la taula hi ha la possibilitat, encara no confirmada, que el conductor pogués estar fent curses amb un altre vehicle.

El Correllengua acaba a Vic i se'n va cap al Ripollès

Ripoll/Vic El Correllengua Ripollès arriba dissabte a Ripoll amb una jornada de reivindicació i difusió de la llengua catalana, a la plaça de la Lira. Els actes començaran amb la pintada d'un mural al matí, i a la tarda hi haurà una cercavila amb torxes. A les 7 es farà la lectura de poesies de Pere Quart i del manifest del Correllengua. La festa acabarà amb un berenar i un recull de frases fetes del Ripollès. Les escoles de Primària han participat en el projecte demanant a l'alumnat que faci un dibuix per ressaltar algun espai del poble. A Vic, aquest divendres, a les 5 de la tarda, es clouen a la plaça del Pes els actes del Correllengua, que ja es van iniciar el cap de setmana passat sota el lema "El català, única llengua oficial". Hi haurà pallassos, berenar i concurs Pica Lletres.

Canvis de circulació a Torelló a partir d'aquest divendres

Torelló A partir d'aquest divendres, 4 de novembre, els carrers Puig-Agut i Puig de Terrades de Torelló passen a ser de sentit únic, d'acord amb el previst del Pla de mobilitat, que considera que les zones residencials han de tendir a evitar dobles sentits de circulació. En el cas del Puig-Agut, passa a ser de sentit únic des del Puig de Terrades fins al carrer Cònsol. Pel que fa al Puig de Terrades, passa a ser integralment de sentit únic i s'hi podrà circular de la plaça Joanot Martorell al carrer Diputació. Segons l'Ajuntament, la modificació evitarà que coincideixin dos vehicles a la cruïlla de Puig-Agut amb Puig de Terrades, un punt amb una visibilitat gairebé nul·la i que comporta perill.

El conseller Pelegrí rep una representació de la Protectora d'Osona

Barcelona El conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat, Josep M. Pelegrí, juntament amb el director general de Medi Natural, Josep Escorihuela, van convocar la setmana passada els responsables de l'Associació per a la Defensa dels Animals d'Osona per conèixer de primera mà l'experiència del dia a dia d'una de les protectores d'animals més consolidades del país, en un moment en què el sector viu aires de canvis i desencís, "i moltes protectores estan tancant", adverteix la presidenta, Beatriu Cayuela. A la foto, d'esquerra a dreta, Cayuela, Pelegrí, Casanovas, Blasi i Escorihuela, en el moment de la trobada.

Una caminada obrirà els actes pel Dia Mundial de la Diabetis

Vic

EL 9 NOU

"Caminem units per la diabetis" és el lema de la caminada que, diumenge, obrirà els actes que la delegació d'Osona de l'Associació de Diabètics de Catalunya (ADC) ha programat entorn del Dia Mundial de la Diabetis, que es commemora el proper 14 de novembre.

La caminada sortirà, a partir de les 9 del matí, del capdavall del carrer Indústria, a Vic, i arribarà fins a Sant Marc per la Ruta dels Molins. El gran gruix dels actes, però, es viurà el cap de setmana següent. S'han programat taules d'informació i anàlisis de glucosa gratuïtes, a Vic i Centelles; una xerrada a càrrec del doctor Antoni Bayés de Luna, el dissabte dia 12 a la tarda; o una acció que consisteix a il·luminar de color blau –des del dissabte fins al dilluns dia 14– un edifici singular, aquest any La Farinera de Vic.

Calculaven que en tenien prou amb l'abstenció del PSC però feia falta majoria absoluta i no la van obtenir

Vic haurà de repetir la votació sobre Casa Comella perquè es pensaven haver-ho aprovat i no era veritat

Vic

Josep Comajoan

L'Ajuntament de Vic pensava haver aprovat al ple de dilluns una votació clau per poder vendre la Casa Comella. Els deu regidors de l'equip de govern, de CiU i ERC, hi van votar a favor; els nou de PxC, CUP, ICV-EUiA i SI, en contra, i els dos del PSC van abstenir-se. Amb l'abstenció del PSC, negociada fins a última hora pel regidor d'Urbanisme, Josep Rafús (CiU), semblava que n'hi havia prou: deu vots a favor i nou en contra. Aquest dijous a la tarda, la web de l'Ajuntament de Vic encara ho reflectia així: "El punt ha estat aprovat gràcies als vots de l'equip de govern i l'abstenció del PSC". Però feien falta 11 vots i no 10. Dilluns, al ple, ningú va alertar de l'error, ni tan sols el secretari, Jaume Parareda.

Consultats després per EL 9 NOU, però, des de l'Ajuntament ja admeten que el punt en realitat no es va aprovar i que la votació s'haurà de repetir en un proper ple. Després de negociar el suport d'algun altre grup, és clar. Dilluns, poca estona abans del ple, Rafús encara negociava amb l'oposició. El que negociava, però, era com a molt una abstenció que, un cop obtinguda, ha resultat que no servia de res.

El punt que es votava era la desafecció de la part de la Casa Comella que és propietat de l'Ajuntament, i que és la que es posa a la venda, com a bé de domini públic per passar a ser bé patrimonial i, per tant, subjecte de ser venut. La llei determina que per canviar la qualificació jurídica d'un bé de domini públic fa falta la majoria absoluta del ple –que a Vic és d'11 regidors–, i no n'hi ha prou amb la majoria simple. Ho determinen fins a tres normatives diferents: la Llei Municipal de Catalunya, la Llei de Bases de Règim Local i el Reglament de Patrimoni dels Béns Locals.

El concurs per vendre la casa, ja aprovat per junta de govern, continua el seu curs i la setmana vinent s'haurien d'obrir les pliques. L'adjudicació, segons l'Ajuntament, es podrà fer igualment, però per escripturar l'operació caldrà esperar que s'hagi fet l'aprovació correctament per ple. I esperar que ningú hi trobi cap altra pega i no presenti cap recurs als tribunals.

Els quatre grups que van votar en contra al ple de dilluns van criticar que l'Ajuntament passés a mans privades un patrimoni cultural tan cèntric com la Casa Comella. Josep Anglada (PxC), a més, va criticar que se'l venguessin per un preu tan baix. Si s'ho volien vendre, havia d'haver estat abans. "Que han posat el preu els que estan interessats en la compra?", va preguntar insinuant que ja se sap qui serà el comprador. Josep Rafús li va contestar que fins a set privats se'ls han adreçat mostrant el seu interès en la compra.

L'alcalde, Josep M. Vila d'Abadal (CiU), va negar que en mans privades l'edifici quedés menys protegit que en mans de l'Ajuntament. De fet, va dir que si se'l venien era per fer diners, però també per "assegurar-ne un correcte manteniment". Uns raonaments similars al de Jacint Raurell (PSC), que va justificar la seva abstenció en el fet que, tot i estant d'acord en la venda de l'edifici pel cost que representaria la reforma que s'hi ha de fer, discrepa amb les formes amb què s'ha dut a terme l'operació, que segons ell són "manifestament millorables".

ALBERT LLIMÓS

La Casa Comella, on fins fa pocs dies hi havia els serveis socials, surt a la venda a partir d'un preu de 800.000 euros

Vídeos i documentació sobre el ple a **EL9NOU.CAT**

Només PxC i SI voten a favor de suprimir la paga de Nadal dels nou càrrecs de confiança

Vic

J.C.

El ple de dilluns va votar en contra una moció de PxC que demanava que, davant la situació de crisi, els nou càrrecs de confiança de l'Ajuntament de Vic no cobressin la paga de Nadal. Només va rebre el suport de SI. Segons Josep Anglada (PxC), l'estalvi seria d'uns 30.000 euros. "Seria un gest d'humilitat", va dir el cap de l'oposició. La resta de grups van votar en contra. Des del govern, a més, es van discutir les xifres que va donar Anglada. El principal raonament per rebatre la moció, però, va ser que es podien conculcar uns drets laborals d'uns treballadors de l'Ajuntament, per molt càrrecs de confiança que siguin.

Vila d'Abadal reconeix que treure els cotxes d'alguns carrers li va costar "molts vots"

Vic

J.C.

L'alcalde, Josep M. Vila d'Abadal (CiU), va reconèixer en el ple de dilluns que treure els cotxes d'alguns carrers i convertir-los en zona de vianants "ens va costar molts vots". Amb tot, va afegir que, si hagués estat per ell, fins i tot n'hauria convertit més en zona de vianants. El comentari el va fer en el marc de l'explicació del pla de xoc per evitar atropellaments que avançava EL 9 NOU de divendres. La idea, va explicar, és poder fer més carrers per a vianants, "però amb més consens". De moment, el dia 17 tenen un dinar amb els comerciants. A l'espera de guanyar terreny al cotxe, però, el radar sortirà més sovint al carrer.

Consti en acta

NOUS CARRERS El ple va donar nom a cinc nous carrers del sector del Vivet, a la Guixa. Es diran de l'Ermita de Sant Sebastià, del 2 de Novembre de 1930, d'Antoni Vila i Benet, del Molí del Clarà i del Vivet.

CENS D'HABITATGES BUITS El regidor d'Urbanisme, Josep Rafús (CiU), va dir que es volia fer aprofitant l'enquesta pel cens de població que farà l'Institut Nacional d'Estadística l'any vinent. Ho va explicar en el marc del debat d'una moció de la CUP sobre habitatges buits que no es va aprovar. La CUP va qualificar de "delirant" el vot en contra de CiU.

GOTERES A LA BIBLIOTECA Des del setembre que a la Biblioteca Joan Triadú van amb galledes per recollir les goteres. Josep Rafús va reconèixer que hi va haver un malentès i que per això s'ha retardat la resolució del problema, derivat d'unes teules i un lluernari en mal estat.

EXCÉS DE COLOMS El regidor de Serveis, Antoni Serrat (CiU), va reconèixer que per estalviar a l'estiu s'havien saltat una de les batudes mensuals que es fan per caçar coloms i evitar que n'hi hagi en excés. El resultat és que ara n'hi ha més del compte. El 28 de novembre faran una batuda extraordinària per compensar.

CAPITAL DE LA CULTURA CATALANA El ple va aprovar fer la petició oficial per ser la Capital de la Cultura Catalana 2016. Els anys previs ja estan compromesos. Esperen tenir més sort que el 2007, quan Lleida, "amb tot el seu desplegament provincial", en paraules de Joan López (ERC), els va guanyar.

RETALLADA EN ESCOLES BRESSOL L'Ajuntament va aprovar, amb el vot de tots els grups menys el PSC, que es va abstenir, el conveni amb la Generalitat que preveu la retallada de 200 euros per alumne a les escoles bressol municipals. I és que s'aprovava el conveni o es perdia tota la subvenció. Sí que s'hi va fer un afegitó a l'acord de ple per demanar que les associacions municipalistes continuïn vetllant per recuperar els diners perduts retroactivament.

AMPLIACIÓ DE CAPITAL A PARCTEC El ple va aprovar una ampliació de capital de 50.000 euros de Parctec, la societat que gestionarà el parc de la innovació. 40.000 aniran a càrrec de l'Ajuntament, i 10.000, de la UVic.

JORDI PUIG

Cotxes aparcats a la plaça de la Catedral, la setmana passada a l'hora de la sortida d'alumnes del col·legi

Vic tanca definitivament al trànsit la plaça de la Catedral

Les jardineres que n'haurien d'impedir el pas s'ajuntaran més per evitar que es 'colin' els cotxes

Vic

Josep Comajoan

L'Ajuntament de Vic tancarà definitivament al trànsit la plaça de la Catedral. La decisió ja s'ha comunicat al Consultori Bayés i al col·legi Santa Caterina, els dos serveis de concurrència pública que hi ha a la plaça. La decisió s'ha de dur a la pràctica en el transcurs d'aquesta setmana mateix, segons ha informat el regidor de Convivència i Seguretat, Joan Ballana (ERC-Som Vic). Al Consultori Bayés, segons el regidor, se'ls facilitarà tres targetes d'emergència mèdica que permeti aparcar fins a tres vehicles davant del centre en casos d'urgències. El pas pel mig de la plaça de la Catedral, però, quedarà tallat, ja que ja s'ha donat ordre a l'àrea de serveis perquè s'ajuntin les jardineres de tal manera que no es pugui passar pel mig, com es feia fins ara.

La decisió es pren després que des de l'Ajuntament s'hagués comprovat com en els últims temps la disciplina dels conductors s'havia relaxat considerablement, i ja no només es feia servir el pas pel mig de la plaça de la Catedral en casos d'emergència sinó sistemàticament com a circuit per anar cap als carrers de la Ramada i Sant Antoni Maria Claret i reincorporar-se a les rambles sense necessitat de creuar tot el centre de Vic.

L'any 2006, quan van acabar les obres de remodelació de la plaça, ja es va tallar el trànsit amb les jardineres. Al cap de poc, però, es va reobrir, en considerar que qui hi passaria seria per una emergència mèdica. Al cap dels anys, però, la majoria de vehicles que hi passen no van al Consultori Bayés. Ballana també emmarca la decisió en el pla de xoc per evitar atropellaments, en haver-hi una escola a la plaça mateix. En el seu moment es va descartar posar-hi càmeres, possibilitat que s'havia estudiat però que era molt cara.

Boi Ruiz obre una jornada de salut a El Montanyà

Seva

EL 9 NOU

El conseller de Salut de la Generalitat, Boi Ruiz, inaugura aquest divendres al matí la 15a edició de les Jornades Tècniques d'Entitats de Base Associativa a El Montanyà, centrades en la innovació i l'atenció del pacient crònic complex. La jornada s'allargarà durant tot el dia i arrencarà amb taules rodones i ponències al voltant de la prevenció i l'atenció a les malalties cròniques, així com experiències d'emprenedoria en aquest àmbit.

A la tarda s'abordaran qüestions com la mediació en l'àmbit de la infermeria, el present i futur de la pediatria en l'atenció primària o l'oferta i calendari actuals de vacunes. Les jornades les organitzen l'Associació Catalana d'Entitats de Base Associativa (ACEBA) i l'EAP Centelles.

GRUP VILAR RIBA

C/ Solsona, 2. "Sot dels Pradals"
08500 Vic · Barcelona
Tel. 93 883 32 12
Fax 93 885 50 64
www.vilarriba.com

Advocats
Assessoria fiscal i comptable
Assessoria laboral
Auditoria
Consultoria de negoci

VERSAT ADVOCATS GRUP VILAR RIBA · VIR AUDIT GRUP VILAR RIBA · VR & B. GESTIÓ Assessoria Laboral i de RRHH

UNA BONA OPORTUNITAT, T'HO MIRIS COM T'HO MIRIS

ARA TENS UN BMW SÈRIE 3 AMB UNES CONDICIONS ÚNIQUES ABANS DEL 31 DE DESEMBRE DE 2011

BMW EfficientDynamics
Menys consum. Millors prestacions.

Ibericar Cadí
Perot Rocaguinarda, 1
Tel.: 93 883 30 40
Vic www.ibericarcadi.bmw.es

Condicions vàlides només per a vehicles en estoc. Consulta a Ibericar Cadí les unitats acollides a aquesta oferta.
Consum mitjà: des de 5,2 fins a 7,9 l/100 km. Emissions de CO_2: des de 136 fins a 183 g/km. Potència: des de 143 fins a 245 CV.

Menys cotxes al centre de les ciutats

EL 9 NOU

Un dels principals maldecaps que tenen els governants d'una ciutat gran, mitjana o petita, com el cas de Vic, és el trànsit. Fer canvis en aquest sentit costa molt, perquè de seguida provoca queixes i els polítics el que intenten buscar sempre és el consens i que tothom estigui content, cosa gairebé impossible. En la qüestió del trànsit, si afavoreixen els conductors, hi ha queixes dels vianants; si afavoreixen els vianants, dels conductors.

L'actual govern de la ciutat, però, sembla que vol posar-se una mica seriós en aquesta qüestió. Fa pocs dies, el regidor de Convivència i Seguretat, Joan Ballana, va anunciar que l'Ajuntament estava confeccionant un pla per intentar que hi hagi menys atropellaments, que en els últims temps han augmentat d'una manera considerable. I aquesta setmana, el mateix regidor ha anunciat que en qüestió de pocs dies es tancarà el trànsit a la plaça de la Catedral, tornant a col·locar les jardineres d'una manera que impedeixin el pas als vehicles.

Si es mira fredament, una i altra iniciatives són positives. En el primer cas, el dels atropellaments, gairebé no admet discussió. Últimament hi ha hagut de mitjana un atropellament amb resultats greus per setmana. D'acord que en alguns casos pot tractar-se d'una distracció o una temeritat del vianant, però en la majoria la causa ha estat una imprudència del conductor.

En el cas de tancar al trànsit la plaça de la Catedral pot haver-hi opinions divergents, tot i que sembla si més no raonable. De fet, segons la senyalització que hi ha des de fa anys, l'accés a la plaça està prohibit. Però com que fins ara s'ha fet la vista grossa, els conductors s'han anat envalentint i últimament la zona s'ha convertit en un anar i venir constant de cotxes. Això, en el nucli antic de Vic.

L'eslògan tan repetit de construir una ciutat per a les persones no serà mai una realitat si no s'allunya el cotxe dels centres de les ciutats. Per tant, és discutible l'afirmació que va fer l'alcalde al ple de dilluns, quan va dir que treure els cotxes d'alguns carrers de la ciutat li va fer perdre molts vots. Potser sí que va perdre els dels que sempre van en cotxe, però potser va guanyar els dels que van a peu.

La Pilarín

La radiologia salva vides

Joaquim Maideu
Director de Diagnòstic per la Imatge. Consorci Hospitalari de Vic

El 8 de novembre, Dia Mundial de la Radiologia, se celebra l'aniversari del descobriment del raig X, l'any 1895, per part del físic Wilhelm Conrad Roentgen. La primera imatge radiològica va ser la mà de la seva muller en un paper fluorescent després de ser travessada pels raigs X. Va ser tan gran la magnitud del descobriment que al cap de pocs mesos ja es realitzaven estudis radiogràfics amb finalitats mèdiques arreu del món.

Wilhelm Conrad Roentgen va rebre el Premi Nobel de Física l'any 1901. Ell no va voler patentar el seu invent, atès que entenia que la seva aplicació havia de beneficiar a tota la humanitat. A partir d'aquell moment fins als nostres dies ha estat impressionant el desenvolupament tecnològic de la imatge mèdica.

Alguns estudis contrastats demostren que un 30% de les proves d'imatge no són necessàries

L'any 1956 es va fer la primera ecografia a una embarassada i l'any 1972 el britànic Hounsfield, gràcies a una aportació econòmica de la discogràfica EMI, va fer la primera tomografia axial computada (TAC) o escàner, premiat també amb el Nobel l'any 1979.

Més recentment, l'any 1981, es van publicar els primers estudis mitjançant la tècnica de ressonància magnètica. Els descobridors d'aquesta propietat física de la matèria, Bloch i Purcel, també havien estat premiats amb un altre premi Nobel l'any 1952.

La imatge mèdica és una eina indispensable en la medicina moderna, encara que actualment no tothom coneix la seva vertadera importància. El món de la radiologia és pràcticament invisible per la majoria de ciutadans. Moltes proves es coneixen pel seu nom, però es desconeix l'impacte que una simple prova pot tenir en les nostres vides .

Els metges radiòlegs, els tècnics de raig X, els diplomats en infermeria i qualsevol professional involucrat en la imatge mèdica són perfectament conscients de la importància del seu treball en els sistemes sanitaris moderns.

A Osona disposem de totes aquestes principals modalitats de diagnòstic per la imatge. L'activitat que es porta a terme en un any és molt alta. Concretament l'any 2010 al Consorci Hospitalari de Vic es van fer 76.987 proves radiològiques, 9.912 TAC o escàner, 10.405 mamografies, 6.007 ressonàncies i 7.948 ecografies, entre altres.

La radiologia salva vides en totes les àrees de la medicina: des de detectar i tractar de forma precoç un càncer, fins a fer un diagnòstic urgent d'un ictus o un traumatisme greu. Ara bé, cal conèixer bé les indicacions de cada tècnica per tal d'evitar-ne un mal ús, ja que estudis contrastats demostren que un 30% de les proves d'imatge no són necessàries.

A més a més, les radiografies i sobretot la TAC utilitzen radiació i sempre cal valorar el benefici i el risc de la seva indicació. Cal que el ciutadà conegui aquestes qüestions per tal d'evitar un ús innecessari. En altres països com Alemanya el ciutadà coneix el risc de la radiació ja que disposa d'un carnet radiològic per registrar les dosis de les proves que s'han fet.

Altres tècniques com l'ecografia i la ressonància no irradien però també cal afinar en la seva utilització, sobretot la ressonància atès que és una prova molt costosa.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) considera que en molts casos la imatge radiològica és imprescindible per fer un diagnòstic i tractament correctes. De totes maneres, en un 80% dels casos és suficient una tècnica *bàsica* o senzilla com la radiografia o ecografia. Desafortunadament, dos terços de la població mundial no tenen accés a aquests tipus de proves bàsiques amb tot el que això comporta. Segons l'OMS, una major consciència política i financera de totes les parts implicades pot tenir un gran impacte en la salut de tots, especialment els més necessitats.

El dia 8 de novembre vol honrar la vida i obra de Roentgen i tots aquells altres que han fet possible l'avenç de la radiologia

El dia 8 de novembre vol honrar la vida i obra de Wilhelm Conrad Roentgen i tots aquells altres que han fet possible l'avenç de la radiologia i vol contribuir a divulgar a la població la importància de la radiologia i la imatge mèdica.

1,30 euros

EL 9 NOU

Any XXXIV · Núm. 3123

Dilluns, 14 de novembre de 2011

PERIÒDIC INDEPENDENT D'OSONA I EL RIPOLLÈS

PREMI NACIONAL DE PREMSA 2010

(Pàgina 3)

En cinc anys un centenar d'afectats han buscat suport en l'Associació d'Alcohòlics Rehabilitats d'Osona

L'entitat, sense ànim de lucre, ofereix sessions grupals diàries i atenció telefònica permanent

(Pàgina 5)

Olost anuncia als veïns de Santa Creu que demanarà el tancament de la planta de Fumanya

(Pàgina 8)

Sant Pere i Sant Vicenç es plantegen deixar la recollida d'escombraries del Consell Comarcal

(Pàgina 10)

Les obres de la depuradora de Ribes fa més d'un any que estan parades

(Pàgina 18)

El Vic empata a 5 amb el Monjos i el Voltregà perd per 9-3 a Reus

(Pàgina 20) Els jugadors del Manlleu celebren amb la seva afició un dels gols del partit

MARC SANÉ

El Manlleu guanya 2-4 a Olot i es col·loca a dos punts del líder

El Manlleu va guanyar per 2-4 a Olot i ara, tot i continuar cinquè, queda a només dos punts del liderat. Els osonencs es van avançar amb 0-2, però els locals els van empatar a manca de 20 minuts. Gely i Fortet van rematar el partit amb dos gols.

(Pàgina 21)

El Vic empata amb el Cornellà un partit que podia haver guanyat

(Pàgina 34)

Anuncien a Roda que el 2013 serà l'Any Martí i Pol

(Pàgina 35)

Francesc Roma, premi Plana de Vic per un estudi sobre un segle i mig d'obrerisme

(Pàgina 38)

La Fira de la Muntanya manté les vendes en una austera 31a edició

(Pàgina 11)

Un autobús atropella a Vic una dona que creuava un pas de vianants en vermell

La dona va patir ferides lleus. L'accident va ocórrer al pas de vianants del principi de la carretera de la Guixa.

(Pàgina 12)

JULIÀ BADOSA

Un senglar desbocat envesteix un ciclista en ple centre de Vic

El senglar va *atropellar* el fiòleg Pep Comeres. A la foto, el senglar dins del riu Mèder, a l'altura del Remei.

Avui amb EL 9 NOU
5è lliurament de la col·lecció
GUIES DE TURISME RURAL A CATALUNYA

CADA GUIA PER NOMÉS 2,95€ (IVA inclòs)

La dona, de Manlleu, va resultar ferida lleu

Un autobús atropella a Vic una dona que creuava un pas de vianants en vermell

SAGI SERRA

La Guàrdia Urbana inspeccionant el punt de l'accident, a la cruïlla del passeig de la Generalitat i la carretera de la Guixa

Vic

J.C./L.A.
Un autobús va atropellar divendres al migdia a Vic una dona que creuava un pas de vianants. El semàfor era de color vermell, segons han explicat a la Guàrdia Urbana diversos testimonis, tant cotxes que anaven en la direcció inversa a l'autobús com altres vianants. La dona, una veïna de Manlleu de 46 anys, va resultar ferida lleu, tot i que en un primer moment, com que li sagnava el nas, es va témer que tingués ferides de més consideració. Al terra mateix, al cap d'una estona de l'accident, encara s'hi podia veure un bon rastre de sang. Per prevenció, com que s'havia donat un cop al cap, es va decidir traslladar-la a un centre hospitalari de Barcelona.

El vehicle que la va atropellar era un autobús escolar, que en aquells moments anava buit, que venia del carrer Narcís Verdaguer i Callís i que, després de creuar el passeig de la Generalitat, començava a agafar la carretera de la Guixa, al principi de la qual està situat el pas de vianants, entre els bars Sol 9 i La Poncella. L'autobús, tot i que va intentar esquivar la dona, no va poder evitar tocar-la i fer-la caure, segons fonts municipals. La conductora de l'autobús també va haver de ser atesa en una altra ambulància per una crisi d'angoixa que va patir arran de l'accident.

Divendres mateix va entrar en funcionament el pas de vianants asimètric del carrer Torelló que hauria d'evitar que hi hagi més atropellaments en aquell punt.

Ajornen quatre dies la sentència a Anglada pel cas dels pamflets

Vic El Jutjat Penal de Manresa va anunciar divendres a les parts personades en el cas que la sentència a Josep Anglada, president de PxC, i l'exregidor de Vic Joan Carles Fuentes no es farà pública aquest dilluns, com estava previst, sinó divendres. La sentència es refereix als pamflets racistes que es van distribuir al final de la campanya de les eleccions municipals de 2007 i que la fiscalia i les acusacions atribueixen a Anglada i Fuentes.

"El pacte fiscal seran més diners per a tots els que vivim a Catalunya. També per a tu!"

la nostra força

CiU més per a catalunya

duran2011.cat

Detenen l'home que va robar i agredir l'amo d'un basar xinès a Vic

Vic

EL 9 NOU
Els Mossos van tancar dilluns amb èxit la investigació sobre l'autoria d'un furt, la setmana passada, en un basar xinès del passeig de la Generalitat de Vic i posterior agressió del propietari del comerç, que va empaitar el lladre pel carrer. La resolució del cas, però, va ser més senzilla del que podia semblar. I és que, seguint el tòpic de la novel·la negra, l'autor del delicte va tornar al lloc dels fets. Dilluns al migdia, poc abans de tancar, el lladre i agressor va tornar a entrar a la botiga. El propietari el va reconèixer i va trucar als Mossos.

Quan la policia va arribar a la botiga, l'home ja no hi era. Van començar una batuda per la zona, fins que el van veure baixant cap al riu Mèder i ficar-se dins una canonada d'aigua. Allà mateix el van detenir. L'home va resultar ser Ahmed R., de 19 anys i de Vic. El furt que va iniciar les actuacions es va produir dijous passat a mig matí. El lladre s'enduia unes ulleres quan en passar per la porta sense desmagnetitzar-les es va activar l'alarma. El propietari del local el va empaitar fins al carrer Pare Huix, però el lladre li va ventar un cop de puny a la cara i va fugir.

La marató de donació de sang de Vic recull 357 donacions

Vic La marató de donació de sang de Vic, que es va fer dissabte al Casino, va recollir 357 donacions. A més, però, hi va haver 14 oferiments. És a dir, persones disposades a donar sang, però que no van poder fer-ho per motius diversos. La xifra de participants, per tant, va ser de 371, 196 dones i 175 homes. Entre els donants, n'hi va haver 69 que ho van fer per primera vegada.

Es necessita
NOI/NOIA
PER TREBALLAR A BOTIGA DE FRUITA i PRODUCTES ECOLÒGICS
Imprescindible CATALÀ
Interessats envieu CV amb foto recent a:
EL 9 NOU - Pl. de la Catedral, 2 - 08500 VIC
Indiqueu la referència: 99-030

ALBERT LLIMÓS

Josep Anglada, posant tranquil·lament per a la premsa, a l'entrada del jutjat, mentre esperava que comencés el judici

Absolen Anglada de l'agressió al seu fill

Que ningú declarés en contra seu al judici ha estat la clau

Vic

J.C.
El Jutjat Penal de Manresa ha absolt Josep Anglada, president de PxC i cap de l'oposició de l'Ajuntament de Vic, del cas de violència domèstica que es derivava de la denúncia per agressió que li va presentar el 24 d'octubre passat el seu fill de 22 anys.

La sentència absolutòria es basa en el fet que a última hora, de fet poc abans de començar el judici, el fill d'Anglada va retirar l'acusació contra el seu pare i, per tant, ja ni tan sols va declarar en el judici. Com que Anglada tampoc va declarar res, en el transcurs del judici no es va poder aportar cap prova que demostrés la veracitat de les acusacions que el seu fill havia fet en la seva declaració primer davant dels Mossos i després del jutge instructor.

El jutge de Manresa cita una sentència del Tribunal Suprem, segons la qual el silenci dels familiars presumptament víctimes de l'agressió domèstica no pot ser substituït per la lectura de declaracions anteriors d'aquestes mateixes persones. I és que en el judici la fiscal va demanar que, davant el silenci dels dos Anglada, es llegís la declaració del fill al jutjat d'instrucció. "La utilització d'aquests mitjans provatoris indirectes "en solitari" no és possible, i en fer-ho es vulnera la presumpció d'innocència de l'acusat", diu la sentència del Suprem citada per la del Jutjat Penal de Manresa. Aquest, de fet, és el procediment habitual en aquest tipus de casos de violència domèstica quan el presumpte agredit retira la denúncia.

Anglada veu una "mà negra" darrere l'advocat del seu fill

Vic Josep Anglada ha valorat positivament aquesta nova absolució: "Ja semblo el Barça, que sempre guanya". No s'ha estalviat, però, crítiques a l'advocat del seu fill, Xavier Colomer, darrere el qual, diu el polític vigatà, hi veu "una mà negra". "Va pressionar el meu fill perquè no retirés la denúncia", va dir.

Sentència íntegra a
EL9NOU.CAT

Detinguts per robar durant dos anys plom d'una empresa de Vic

El material robat a l'empresa, on treballaven dos dels detinguts, puja a 300.000 euros

Vic

EL 9 NOU
Els Mossos van detenir dilluns dos homes acusats d'haver robat durant els dos últims anys diverses quantitats de plom de l'empresa de Vic on treballaven. El plom sostret de l'empresa Abbey, ubicada al carrer de l'Ermita de Sant Francesc, al polígon Malloles, està valorat en prop de 300.000 euros. El mateix dilluns es va detenir una tercera persona acusada d'un presumpte delicte de receptació en haver comprat durant tot aquest temps als altres dos el plom que havien robat.

L'empresa es dedica a la transformació del plom per fer-ne planxes i làmines. Del procés en sobren, però, uns retalls que després es poden tornar a reutilitzar. Segons la investigació, el plom robat provindria d'aquests retalls. Els dos treballadors detinguts, i als quals s'imputa un presumpte delicte de furt, són Cayetano M. L., de 47 anys i de Manlleu, i Mohamed B., de 54 anys i de Ripoll. El tercer detingut és Hugo Iván M., de 65 anys i de Figueres. Tots tres estan en llibertat amb càrrecs.

Dos detinguts per robar dues bicis valorades en 6.500 euros

Manlleu/Torelló

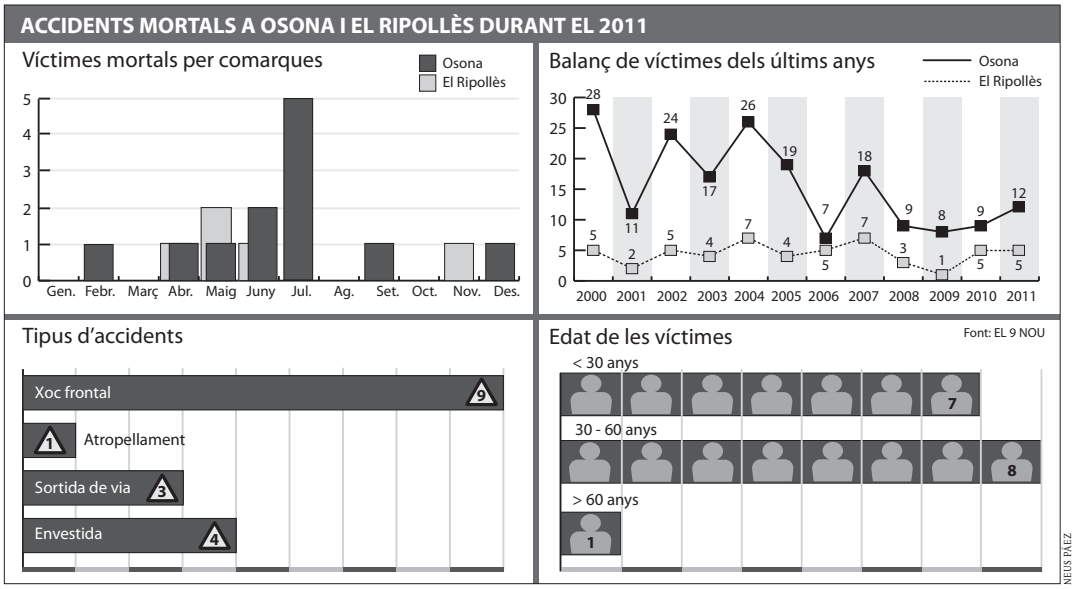
EL 9 NOU
Els Mossos van detenir divendres dos veïns de Manlleu i Torelló com a presumptes autors d'un delicte de furt. Els acusen de ser els presumptes lladres de dues bicicletes, el 25 de setembre passat, a Rupit. La història comença quan els propietaris de les dues bicis aquell dia van anar a fer una consumició en un restaurant de Rupit. Van deixar les bicis fora i quan van sortir ja no hi eren. De la recerca que van fer pel poble, acompanyats d'altres persones, van acabar deduint que els autors del robatori eren molt possiblement dos nois que també voltaven per allà.

Aquests, a més, haurien produït alguns danys en les bicis. Amb tot, van reconèixer ser els autors de la sostracció i a canvi que no se'ls denunciés van comprometre's a pagar-ne la reparació, extrems aquests últims que no han pogut ser confirmats per fonts policials. Sigui com sigui, al cap d'un temps de no veure'n ni cinc, la setmana passada els propietaris de les bicicletes els haurien acabat anant a denunciar davant dels Mossos i divendres se'ls va detenir. Els dos detinguts són David S.A., de 29 anys i de Manlleu, i Marc S.A., de 31 anys i de Torelló.

Dos atropellats més quan creuaven un pas de vianants a Vic

Vic L'onada d'atropellaments en passos de vianants de Vic no sembla tenir aturador. Des que va començar el pla de xoc per combatre'ls, però, no n'hi ha hagut cap més en els punts negres de la circumval·lació. Dimecres, poc abans de les 8 del vespre, n'hi va haver un altre a la cruïlla dels carrers Gallissà i Arquebisbe Alemany. L'accident va succeir quan el conductor d'un vehicle que circulava pel carril esquerre del carrer Gallissà, en direcció a la plaça del Mil·lenari, en arribar al pas de vianants no va adonar-se que l'estaven creuant dues persones i les va atropellar. Les dues persones, Juan Antonio M. M., de 26 anys i de Gavà, i M. Teresa S. M., de 32 anys i de Vic, van resultar ferits lleus.

La C-17, amb 8 de les 17 víctimes, ha estat la carretera amb més sinistralitat mortal en accidents de trànsit durant el 2011. A aquestes 8 s'hi poden sumar les 2 del mateix eix a partir de Ripoll, quan la carretera pren el nom de N-260. L'Eix Transversal, en canvi, ha experimentat un sorprenent descens de les víctimes mortals. Tot i la sensació de perillositat que hi donen les obres, en tot l'any 2011 només hi ha hagut un accident mortal.



Malgrat les obres hi ha hagut un sol accident mortal a l'Eix en tot el 2011

Els quatre morts d'Orís provoquen un repunt a l'estadística de sinistralitat respecte als últims anys

Vic/Ripoll

J.C.

Malgrat la sensació de perillositat que dóna la carretera en obres, en tot l'any 2011 només hi ha hagut un sol accident mortal al tram osonenc de l'Eix Transversal. Va ser el 20 de juliol, quan va perdre-hi la vida un veí de Sils, que va xocar contra un camió. L'estadística de sinistralitat mortal a l'Eix és demolidora respecte a anys anteriors: el 2010 hi van haver 3 víctimes mortals d'un total de 9 a Osona; el 2009, 3 de 8; el 2008, 4 de 9, i el 2007, 10 de 18. Malgrat l'aparent perillositat de la via, denunciada en més d'una ocasió pels alcaldes de la zona, les explicacions que podrien buscar-se al descens de víctimes mortals, més enllà de la possible casualitat, és que se'n fa un menor ús, especialment en el trànsit interior entre diferents poblacions d'Osona, o que els conductors, precisament per la presència d'obres, vigilen més. De fet, en bona part de l'Eix la velocitat està limitada a 40 o 60 quilòmetres per hora.

El conjunt de la sinistralitat mortal a Osona i el Ripollès, però, ha crescut respecte als últims anys. Més concretament a Osona, ja que al Ripollès es manté en els 5 de l'any passat. A Osona, els 4 morts de l'accident de la C-17 a Orís del 26 de juliol passat fan que l'estadística passi de les 9 víctimes mortals de l'any a 12. En els dos anys anteriors, 2008 i 2009, la xifra estava força estable en els 8 i 9 morts, respectivament. El balanç que publica anualment EL 9 NOU a partir de les informacions del seu arxiu també destacava en els últims dos anys que no hi havia hagut accidents amb múltiples víctimes, estadística que ara s'ha trencat amb el d'Orís.

La C-17, de fet, és la carretera on s'han registrat més accidents mortals. A part del d'Orís del juliol, n'hi va haver un altre al gener a les Masies de Voltregà i un a Centelles al setembre. En el mateix eix, però ja sota la denominació de N-260, va perdre la vida la setmana passada un veí de Campdevànol que s'hi va accidentar, a l'altura de Ripoll, a finals de novembre, i per l'abril ja ho havia fet un motorista a la collada de Toses en topar contra la tanca protectora de la carretera.

Una de les dades positives del balanç de 2001 és que no hi ha hagut ni un sol atropellament mortal en via urbana. L'única víctima mortal per atropellament va ser un home de 76 anys a la carretera de Manlleu a la Gleva, el mes de maig passat. Amb molta diferència respecte a les altres, la causa més repetida en els accidents mortals ha estat el xoc frontal, amb 9 víctimes, sobre les 4 d'envestida –les de l'accident d'Orís, on els Mossos van detenir el conductor d'un segon vehicle que va ser el causant del sinistre– i les 3 de sortida de via. L'accident d'Orís també ha fet incrementar, respecte a l'any 2010, de 3 a 7 les víctimes de menys de 30 anys.

En tot l'any no hi hagut cap víctima mortal per atropellament en via urbana

La carretera de la Gleva, la més perillosa segons l'informe Eurorap

Manlleu La carretera de Manlleu a la Gleva és la més perillosa d'Osona, segons l'informe Eurorap, un consorci europeu de clubs automobilístics, entre els quals hi ha el RACC. La perillositat d'una carretera la calculen en funció del trànsit que hi passa i l'accidentalitat. En una altra categoria, les de carreteres de mobilitat baixa, la tercera més perillosa del país és la que va de Torelló a la C-17 per Vila-seca i Borgonyà.

Francesc Abel i Fabre

Creu de Sant Jordi

El president i el Govern
de la Generalitat de Catalunya
expressen el seu dol

Generalitat de Catalunya

Francesc Baqué i Puig

LA FAMÍLIA I LA RAÓ SOCIAL CARNISSERIES CAN GENA
VOLEN AGRAIR LES MOSTRES DE CONDOL REBUDES
DE TOTS ELS AMICS I CONEGUTS.

FRANCESC, PARE, ET REPETIM EL QUE VAS ESCRIURE A LA TEVA FILLA MONTSE:

Nosaltres volem seguir el teu camí, tu des del cel ens seguiràs, des de dalt ens marcaràs el camí que hem de seguir per retrobar-te i abraçar-te.

Montserrat i els teus fills.

SEVA, GENER DE 2012

Accident a punta de navalla

Un jove de Manlleu denuncia un 'segrest' en el transcurs del qual l'haurien obligat a conduir sota amenaça durant la nit de Cap d'Any

Manlleu

X.B.

Octavi Ferrer passava la nit de Cap d'Any a les carpes de Manlleu. Hi havia anat amb la seva xicota i una altra parella, i estaven en plena revetlla més enllà de les 5 de la matinada. En un moment que es van separar, se li va acostar un jove que li va demanar que el portés en cotxe a Sant Hipòlit. S'hi va negar, adduint entre altres coses que anava begut i que no estava en condicions de conduir. El jove, que anava acompanyat d'una altra persona, es va violentar i el va amenaçar amb una navalla si no el duia on volia. Van acabar sortint de les carpes, li va fer agafar el cotxe i, entre els nervis i l'embriaguesa que duia a sobre, va patir un accident a la rotonda de sortida de Manlleu cap a la carretera de la Gleva. Va abandonar corrents el lloc de l'accident i se'n va tornar a les carpes, per demanar ajut.

Aquest és el relat que en fa el seu pare pocs dies després d'un accident que "l'ha deixat adolorit i amb la recomanació del metge de tres setmanes de repòs absolut, a causa del cop". Però l'afectat continua atordit, sobretot, de l'ensurt. La família, a més de presentar denúncia als Mossos pel *segrest*, ha demanat col·laboració ciutadana per si algú hagués recollit un jove a Manlleu, als volts de les 6 de la matinada de la nit de Cap d'Any, per dur-lo a Sant Hipòlit. En el moment de denunciar els fets als Mossos, "ens van ensenyar fotografies de possibles sospitosos, però no hi era. La seva imatge la té perfectament gravada", explica el seu pare. Quan a primera hora del matí de diumenge van tornar al punt on havia deixat el cotxe, va comprovar que li havia desaparegut la caçadora, la cartera i l'iPhone. "No vol dir necessàriament que li robés l'agressor, però no en vam trobar cap rastre".

El cotxe d'Octavi Ferrer, amb els danys causats per l'accident

Obren diligències a un veí de Vic per negar-se a passar un control d'alcoholèmia

Vic La Guàrdia Urbana de Vic va obrir diligències judicials a Piotr K., de 31 anys i de Vic. L'home va patir un accident pels volts de les 5 de la matinada de dimarts a la carretera de Calldetenes, quan va sortir-ne i va xocar contra la vorera. Va negar-se, però, a passar les proves d'alcoholèmia, i per això se li han instruït diligències judicials per un presumpte delicte contra la seguretat viària.

Atropellen un home de 64 anys creuant un pas de vianants a Vic

Vic Un cotxe va atropellar dilluns, a 2/4 de 8 del matí, un home de 64 anys quan creuava un pas de vianants a la plaça de l'Estació de Vic. El vianant, Cesas Esteban A. C., de 64 anys i de Vic, va resultar ferit lleu. El mateix dilluns la Guàrdia Urbana va atendre una menor de 15 anys per una caiguda al carrer per una discussió familiar. La van traslladar a l'hospital.

Dia de dol oficial a Vic per la mort d'un nen de 8 mesos en una escola bressol

Vic L'Ajuntament de Vic ha declarat aquest divendres dia de dol oficial per la mort, aquest dijous al migdia, de Sergi Sureda Font, un nadó de 8 mesos, a l'escola bressol municipal de l'Horta Vermella. Les educadores es van adonar que, mentre dormia, el nen no respirava. SEM, Guàrdia Urbana i Mossos es van traslladar a l'escola. El forense, però, en va certificar la mort per causes naturals.

Ramona Sallés i Casellas

VÍDUA D'ISIDRE PRAT SELLÉS
HA MORT CRISTIANAMENT EL DIA 9, A L'EDAT DE 89 ANYS.

A.C.S.

ELSQUE L'ESTIMEM: fILLS, NEUS VÍDUA DE JOSEP ARDERIU, JOSEP DE PLANELL, JOAN I MONTSE PIELLA, MONTSE I JAUME MOLA; M. CARME I FERRAN, GUILLEM I ELISABET, ELISENDA I MARC, S ARIADNA I XEVI, NIL, MARC I CLÀUDIA; BESNÉTS, POL, CARLO MIREIA, GERARD, MARIA, LAIA, JAN I MAR; GERMANS POLÍT VÍDUA DE PERE, MONTSERRAT, JOSEP I DORA; NEBOTS, COSINS, T LA RAÓ SOCIAL JOIPER, SL, EN PARTICIPAR-VOS TAN SENTIDA PÈ QUE LA RECORDEU EN LES VOSTRES ORACIONS.
TAMBÉ AGRAEIXEN LES MOSTRES DE CONDOL REBUDES I L'AS DE L'ENTERRAMENT.

MANLLEU, GENER DE

Francisco Rierola i Huix

VIDU DE ROSER ROVIRA COMA
HA MORT CRISTIANAMENT EL DIA 6, A L'EDAT DE 83 ANYS.

A.C.S.

ELS SEUS fILLS, JOSEP M. I ASSUMPTA FARRÉS, XEVI I SÍLVIA CARRERA BERTA I MARINA; GERMANS POLÍTICS, NEBOTS, COSINS I TOTA LA PARTICIPAR-VOS TAN SENTIDA PÈRDUA, US PREGUEN QUE EL RECORD VOSTRES ORACIONS, I US AGRAEIXEN LES MOSTRES DE CONDOL REBUDE L'ASSISTÈNCIA A L'ACTE DE L'ENTERRAMENT. TAMBÉ VOLEN DONAR L'EQUIP DE METGES, INFERMERES I TOT EL PERSONAL DE L'HOSPITAL D CREU I L'HOSPITAL GENERAL DE VIC, PEL SEU CALIU HUMÀ I LES AT REBUDES.

SANT MIQUEL DE BALENYÀ, GENER DE 20

Anna Ricart i Casacuberta

VÍDUA EN PRIMERES NOCES DE JOSEP M. ARUMÍ BLANCAFORT
HA MORT CRISTIANAMENT EL DIA 10, A L'EDAT DE 89 ANYS.

A.C.S.

EL SEU ESPÒS, JOSEP M. SERRAT SOLÀ; fILLS, fILLS POLÍTICS, NÉTS, GE POLÍTICS, NEBOTS, COSINS I TOTA LA FAMÍLIA, EN PARTICIPAR-VOS TAN PÈRDUA, US PREGUEN QUE LA RECORDEU EN LES VOSTRES ORACIONS, I US AGRA LES MOSTRES DE CONDOL, AIXÍ COM L'ASSISTÈNCIA A L'ACTE DE COMIAT.
TAMBÉ VOLEN DONAR LES GRÀCIES A L'EQUIP DE METGES, INFERMERES PERSONAL DE L'HOSPITAL DE LA SANTA CREU DE VIC, PEL SEU CALIU HUM ATENCIONS REBUDES.

VIC, GENER DE 2012

---

tM
COL·LEGI
Sant Miquel dels Sants

Mercè Palomo i Vila

EL CLAUSTRE, ELS ALUMNES I EL PERSONAL
D'ADMINISTRACIÓ I SERVEIS DEL COL·LEGI
ENS UNIM AL DOL DE LA FAMÍLIA
PER LA MORT DE LA MERCÈ, MARE DEL NOSTRE ALUMNE RAÜ

VIC, GENER 2012

Mercè Palomo i Vila

TE N'HAS ANAT LLEUGERA
PUJANT PER UN PONT DE MAR BLAVA
CAP A UN LLOC
ON EL PATIMENT S'ESMICOLA EN LA BOIRA.
LA TEVA FORÇA CONTINUA FENT CAMÍ AMB NOSALTRES.

Els teus companys de l'EAP La Vall del Ges

TORELLÓ, GENER DE 2012

2N ANIVERSARI DE LA MORT DE

Angustias Martínez i Ortega

UNA DATA,
UNS MOMENTS VISCUTS...
TANTES COSES A RECORDAR!
EL QUE NO OBLIDEM, MARE,
ÉS QUE ETS LES NOSTRES ARRELS
I NOSALTRES SOM LES TEVES LLAVOR

ESTÀS SEMPRE AMB NOSALTRES.

T'estimem i et recordem

PEP I MONTSE

VIC, GENER DE 2012

El municipal el va amenaçar i li va posar sancions que s'ha demostrat que no eren punibles

Expedienten un policia local de Ripoll per multar un treballador de recaptació que l'havia embargat

Ripoll

R.E.
Un tribunal format pel cap de la Policia Local de Banyoles i l'inspector local de Girona ha expedientat el policia local de Ripoll Eulogi López per haver multat un treballador del Consorci de Recaptació del Ripollès que s'havia vist obligat a embargar-lo per impagaments. El treballador va demostrar que se l'havia multat sense raó i el tribunal va resoldre suspendre de sou i feina l'agent durant un període d'un mes i mig.

Els fets van passar el mes de febrer de l'any passat. El treballador del Consorci de Recaptació va haver de donar una ordre d'embargament a causa d'uns impagaments que tenia l'agent, Eulogi López. Aquest es va enfadar i, segons testimonis presencials, es va barallar públicament i va amenaçar el treballador. Segons han explicat des de l'Ajuntament, al dia següent el municipal va buscar el cotxe del treballador i el va trobar aparcat en un carrer –que queda just davant el camp de futbol de Ripoll– i el va multar per estar mal estacionat. Segons l'expedient de l'agent, el cotxe dificultava a les persones poder passar còmodament per un pas de vianants que hi havia al costat. La realitat, però, era que no trepitjava el pas de vianants sinó que estava a cinc metres de distància. El propietari va considerar que se l'estava sancionant injustament i va fer fotografies del seu cotxe aparcat i un informe per poder provar que no molestava a ningú i que els altres vehicles que estaven aparcats com el seu no van ser sancionats. Tot i així, l'endemà el municipal va anar al mateix carrer i va multar un munt de cotxes per tal de poder justificar la que havia posat el dia abans. Es dóna el cas que feia set anys que cap policia local posava multes per mal estacionament en aquest carrer.

Després de denunciar el cas, un tribunal policial ha decidit que la presumpta persecució al treballador del Consorci de Recaptació per part de l'agent de la policia ha estat provada i que, per tant, hi ha hagut un abús de poder per part d'Eulogi López. Finalment es va decidir suspendre de sou i feina l'agent durant un mes i mig, que és el mínim, ja que hagués pogut ser de quatre mesos. El treballador del Consorci ha preferit no fer declaracions, però sí que ha volgut dir que "em vaig sentir perjudicat i senzillament vaig fer el que havia de fer", fent referència a la denúncia que va posar contra l'agent de la Policia Local de Ripoll.

Aquest és el carrer, amb el pas de vianants, on es va sancionar el cotxe del treballador del Consorci de Recaptació

Tres expedients

Ripoll No és la primera vegada que s'ha d'expedientar l'agent de la Policia Local de Ripoll Eulogio López. L'any 1996 l'Ajuntament el va sancionar per una falta disciplinària per haver aprofitat una baixa laboral per marxar de vacances a Bèlgica. Uns anys després, el 2002, l'Ajuntament el va sancionar apartant-lo del cos durant cinc anys i mig per haver-se quedat els diners d'una multa de trànsit (no arribava als 30 euros) que un veí li havia pagat personalment. Ara li ha arribat una altra sanció.

Un incendi destrueix una casa a Torelló

Torelló Un incendi va destruir dimarts una casa de Torelló. El foc va començar poc després de les 7 del matí en una casa de l'antiga colònia industrial de la Coromina. El foc va fer caure la teulada de l'immoble i va afectar tota la casa. Quan va començar l'incendi no hi havia ningú dins la casa i, per això, no es van haver de lamentar danys personals. En l'extinció del foc hi van participar sis dotacions dels Bombers –a la foto–, a més de la Policia Local i els Mossos d'Esquadra.

Xoca desaparcant al Carrefour de Vic i dóna positiu al control d'alcoholèmia

Vic La Guàrdia Urbana de Vic va obrir diligències judicials contra Enric A. P., de 32 anys i de Calldetenes, per donar positiu en un control d'alcoholèmia que se li va fer després d'accidentar-se mentre desaparcava al Carrefour del carrer Torelló. Els fets van passar divendres poc després de les 7 de la tarda, quan Enric A. P. va desaparcar fent marxa enrere i va xocar amb un altre cotxe. En una primera prova d'alcoholèmia va donar 0,61 mil·ligrams per litre d'aire espirat, i a la segona, 0,57.

Es nega a passar la prova d'alcoholèmia després d'enclastar el cotxe en un aparador

Vic La Guàrdia Urbana de Vic va obrir diligències judicials contra Luis Enrique B., de Vic, per negar-se a passar el control d'alcoholèmia després que aquest enclastés el cotxe contra la façana d'una botiga del carrer Virrei Avilés. L'accident, que va provocar danys materials al comerç, va ocórrer pels volts de la 1 de la matinada de dissabte a diumenge.

Un altre atropellament en un pas de vianants, a Vic

Vic Cristina L., de 45 anys i de Vic, va resultar ferida greu i va haver de ser ingressada a l'Hospital General després de ser atropellada diumenge a quarts de 7 de la tarda per un cotxe mentre creuava un pas de vianants del carrer Torelló. Aquest és un dels carrers més crítics i on la Guàrdia Urbana està incidint més, ja que hi ha detectat constantment que s'hi corre massa.

Denuncien el robatori de vuit eixams d'abelles a Prats

Prats de Lluçanès Uns veïns de Prats van denunciar divendres el furt de vuit eixams amb totes les abelles dins. De fet, la denúncia no s'ha arribat a formalitzar, ja que només se'n va donar part als Mossos via telefònica. Els fets, que van ocórrer a la finca la Vila de Prats, tenen la qualificació de furt, ja que en ser a l'aire lliure no es va haver de forçar cap tancat i per tant oficialment no es considera un robatori.

Denuncien en només 24 hores a Vic tres conductors que anaven torrats

Vic

EL 9 NOU
La Guàrdia Urbana de Vic va denunciar, entre divendres i dissabte al vespre, fins a tres homes per conduir beguts. Al primer, Pedro N. S., de 48 anys i del Brull, el van aturar només entrar pel Coll de Vic. Un altre conductor va alertar d'un cotxe que anava en direcció Vic fent ziga-zagues. Dissabte a la tarda, en un accident amb tres menors ferits, va donar positiu Òscar P. B., de 37 anys i de Centelles. El seu cotxe, un Opel Astra, va envestir lateralment el dels tres menors, un Nissan Almera, en no respectar la prioritat de pas a la cruïlla dels carrers Raimon d'Abadal i Candi Bayés. Al cap d'un parell d'hores, a la plaça del Mil·lenari, van aturar Edgar O. A., de 35 anys i de Vic, en comprovar que tenia una conducció sospitosa. També anava torrat.

Se salta un semàfor en vermell a Vic i atropella una nena

Vic Un cotxe que dilluns, poc després de les 7 de la tarda, es va saltar en vermell un semàfor del carrer Gallissà va atropellar una nena de 12 anys. La víctima, Laura D., de Sant Vicenç de Torelló, va resultar ferida lleu, però va haver de ser traslladada igualment pels serveis sanitaris a l'Hospital General de Vic. La Guàrdia Urbana de Vic també va intervenir en l'auxili de la ferida.

Enxampen un noi de 17 anys conduint a tota pastilla per Sant Hipòlit

També denuncien el pare per deixar-li el cotxe

Sant Hipòlit de Voltregà

EL 9 NOU
Els Mossos han presentat una denúncia penal contra Néstor Fabio G. L., de 39 anys i de Sant Hipòlit, i el seu fill, de 17 anys, després que enxampessin aquest últim conduint a tota pastilla un cotxe sense tenir el carnet. Al pare també l'han denunciat, ja que va declarar que era conscient que el seu fill portava el cotxe i que, de fet, li havia deixat ell.

Els fets van ocórrer divendres a quarts de 9 del vespre, quan una patrulla dels Mossos va observar com un cotxe circulava a gran velocitat per dins de Sant Hipòlit. Va saltar-se un cediu el pas, no va frenar en una rotonda i va estar a punt de xocar amb un altre cotxe. Finalment el van poder aturar a la rambla Catalunya, al barri del Despujol.

En comprovar que era menor d'edat i, per tant, no tenia carnet, van immobilitzar el vehicle i van fer venir el pare, que va declarar, sempre segons la versió policial, que de tant en tant ja li deixava el cotxe i que, de fet, era ell qui li havia ensenyat a conduir. El pare també va ser denunciat com a cooperador necessari del delicte.

EL PAREN DOS DIES SEGUITS SENSE CARNET

Els Mossos també han presentat una denúncia penal contra Mohamed C. C., de 32 anys i de Manlleu. El dia 1, a les 4 de la tarda, el van parar al quilòmetre 2,9 de la carretera B-522, en terme de Gurb. No tenia carnet, ja que havia perdut tots els punts. L'endemà, a quarts de 10 del vespre, el van tornar a parar, al quilòmetre 0 de la carretera BV-5225, en terme de Torelló. Evidentment, continuava sense carnet.

Detenen un veí de Torelló per ferir un home amb un ganivet

Vic Els Mossos van detenir dimarts Francisco P. O., de 43 anys i de Torelló, com a presumpte autor de les ferides provocades per un ganivet, el dia abans. L'agressió va ser en sortir del servei de dispensació de metadona de l'Hospital General de Vic. A la víctima la van haver d'intervenir quirúrgicament. El jutge va decretar aquest dijous l'ingrés a presó del detingut.

Detingut per arrencar un tros d'orella a un altre d'una mossegada

L'acusat és veí de Manlleu i té 21 anys

Manlleu

EL 9 NOU
Els Mossos van detenir dimarts un veí de Manlleu per haver arrencat un tros d'orella a un altre home en el marc d'una baralla. La investigació es va iniciar el 25 de gener, quan la víctima va denunciar els fets a la comissaria de Vic. Segons va explicar, el dia 21, passada la mitjanit, i mentre era a l'exterior d'un local d'oci del carrer Montseny de Manlleu, un home se li va apropar i van intercanviar algunes paraules que van acabar en una baralla. En el transcurs d'aquesta, el detingut va mossegar l'orella de l'altre i li'n va arrencar un tros. L'home va ser atès a l'Hospital General de Vic i se li va donar l'alta dos dies després, moment que va denunciar l'agressió. Ni durant la baralla ni en els moments posteriors, ni ell ni cap dels seus acompanyants va trucar a la policia ni van demanar assistència sanitària.

Els Mossos van investigar els fets a partir d'aquesta denúncia, i van recollir el testimoni de diverses persones que haurien presenciat la baralla. Les gestions policials es van concloure amb la detenció, aquest dimarts, de Carlos J. G., de 21 anys i de Manlleu, com a presumpte autor de l'agressió.

DETINGUT PER INSULTAR LA GUÀRDIA URBANA

Ignasi F. R., de 52 anys i de Roda, va ser detingut dimarts per la Guàrdia Urbana de Vic. Els agents van assistir a una baralla al carrer del Remei, a quarts de 12 de la nit. Ignasi F. R. va fer diversos intents d'agressió i va insultar diversos agents, motiu pel qual va ser detingut, segons ha explicat la Guàrdia Urbana.

GRUP VILAR RIBA
C/ Solsona, 2. "Sot dels Pradals"
08500 Vic · Barcelona
Tel. 93 883 32 12
Fax 93 885 50 64
www.vilarriba.com

Advocats
Assessoria fiscal i comptable
Assessoria laboral
Auditoria
Consultoria de negoci

VERSAT ADVOCATS GRUP VILAR RIBA · VIR AUDIT GRUP VILAR RIBA · VR & B. GESTIÓ Assessoria Laboral i de RRHH

Els tres de **Jubany**

Mas d'Osor
Cuina i natura
per viure i gaudir
moments inoblidables

Viladrau
T. 93 884 81 84
www.masdosor.com

m'o Mas d'Osor

El Serrat
Celebracions i
convencions entre
els Pirineus i el Montseny

Taradell
T. 93 812 68 10
www.serratdelfigaro.com

e's El Serrat

Mas Albereda
L'espai més exclusiu
i íntim per als petits
grans moments

Sant Julià de Vilatorta
T. 93 812 28 52
www.masalbereda.com

masalbereda

de Nandu Jubany

1,30 euros

EL 9 NOU

Any XXXV · Núm. 3148

PERIÒDIC INDEPENDENT D'OSONA I EL RIPOLLÈS

Dilluns, 13 de febrer de 2012

Campanya a Vic per reduir els 84 atropellaments dels dos últims anys

(P. 3)

El radar detecta en només cinc setmanes més de 1.500 cotxes que superaven la velocitat permesa

(P. 5)

L'atemptat d'ETA a Vic serveix al SEM per valorar els avenços en els últims 20 anys

(P. 6)

Calldetenes torna a encarregar la recollida d'escombraries al Consell Comarcal

(P. 7)

La falta de cobertura impedeix trucar al número d'urgències a la Vall de Camprodon

(P. 8)

L'alcalde d'Espinelves diu que s'han deixat perdre 570.000 euros en subvencions

(P. 37 a 46) 'King Còmic', guanyadora de la categoria de comparsa A a Centelles

VICENÇ BIGAS

Setmana de carnavals

Els carnavals de Centelles, Sant Hipòlit i Campdevànol van donar dissabte el tret de sortida dels carnavals d'Osona i el Ripollès. Al Carnaval de Centelles, la millor carrossa va ser la d'*Agbarcadabra*, i la millor comparsa, la de *King Còmic*.

(P. 10)

La Protectora d'Animals d'Osona va lliurar 252 gossos en adopció el 2011

(P. 23)

Càstig excessiu per al Voltregà, que va perdre per 2-6 amb el Noia

(P. 25)

El Manlleu guanya la Pobla i torna als llocs de play-off

(P. 26)

El Vic perd amb el Balaguer, rival directe en la lluita per la permanència

(P. 18)

Acaben les obres al campanar de la catedral de Vic, que serà visitable

El cloquer de la catedral de Vic serà visitable. Les obres ja s'han acabat i ara s'està desmuntant la bastida.

(P. 19)

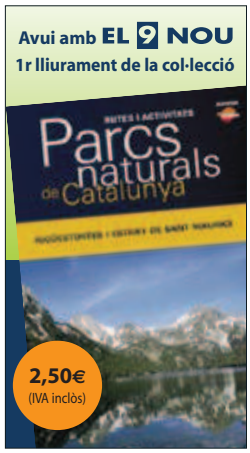
La Oreja de Van Gogh convenç el públic que pràcticament omple L'Atlàntida

La Oreja de Van Gogh quasi va omplir al concert de L'Atlàntida. Van acabar amb el públic ballant davant l'escenari.

(P. 22)

El Patí Vic canvia l'actitud i guanya el Calafell en el primer partit sense Figueroa

El Roncato Vic va guanyar el Calafell per 5 a 3 en el primer partit sense Carlos Figueroa a la banqueta.



Des de mitjans de novembre, que va començar la campanya de sortida al carrer de la Guàrdia Urbana de Vic, s'han detectat 2.330 infraccions de vehicles que anaven a més de 50 quilòmetres hora. D'aquestes, 1.530 ho han estat les últimes cinc setmanes, quan hi ha hagut més controls. L'Ajuntament i la Fundació RACC engeguen una campanya per intentar disminuir el nombre d'atropellaments. En els últims dos anys n'hi ha hagut 81.

JORDI PUIG

Un agent de la Guàrdia Urbana controla la velocitat amb el radar a l'avinguda dels Països Catalans, dijous al matí

El radar de Vic detecta en només cinc setmanes més de 1.500 cotxes que superaven la velocitat permesa

L'objectiu és reduir el nombre d'atropellaments al nucli urbà: 44 el 2010 i 40 el 2011

Vic

Josep Comajoan

Les últimes cinc setmanes el radar de la Guàrdia Urbana de Vic ha detectat 1.530 infraccions, en concret de vehicles que circulaven a més de 50 quilòmetres per hora, el màxim permès en el nucli urbà. D'aquests, se n'han sancionat 116, que són els que passaven dels 62 quilòmetres per hora. L'Ajuntament deixa aquest marge de tolerància de 12 quilòmetres per hora. Tot plegat són dades del primer balanç que la Regidoria de Convivència i Seguretat que porta Joan Ballana (ERC) ha fet gairebé tres mesos després que es decidís treure el radar de forma permanent, si no cada dia, gairebé. Des de mitjans de novembre s'han controlat 19.238 vehicles, amb 2.330 vehicles infractors, dels quals se n'han denunciat 168. El fet que les últimes cinc setmanes es concentri un percentatge més gran d'infractors és que hi ha hagut més controls que abans de festes. En concret, 19 al gener i 8 durant els vuit primers dies de febrer.

Els controls duren poc més d'una hora a mig matí i a mitja tarda, que és quan més trànsit hi ha i, per tant, més perill d'atropellament. També és, pel mateix motiu, quan els cotxes van menys de pressa. Se situen en els carrers de la perifèria, a prop dels passos de vianants, on els cotxes presumptament haurien de reduir la velocitat. Per aquest motiu segurament a dia d'avui no s'ha detectat cap infracció greu, que seria anar a més de 82 quilòmetres per hora en trams senyalitzats amb un 50. La majoria de sancionats es mouen entre els 63 i els 75 quilòmetres per hora.

Treure el radar de forma permanent, i no només esporàdicament com s'havia fet fins ara, va ser una de les mesures preses per la regidoria de Joan Ballana després de detectar un increment dels atropellaments en els últims anys. El 2010 n'hi havia hagut 44, i el 2011 es va tancar amb 40. També es va pintar de prova un pas de vianants asimètric –molt més ample del normal– al carrer Torelló, i vist l'èxit, la setmana passada ja es van pintar els altres quatre d'aquest mateix carrer. Respecte al radar, tot i que és aviat per treure conclusions, sí que es nota un descens dels vehicles infractors sobre els controlats, del 14,9% de novembre al 12,4% de gener o el 7,8% dels primers dies de febrer.

Una campanya adreçada a totes les edats en col·laboració amb el RACC

Inclou material multimèdia per als nens i un concurs per a adolescents

Vic

J.C.

Vic serà pionera a tirar endavant una completa campanya d'educació viària de la Fundació RACC. Així ho va reconèixer en la presentació de la mateixa Xavier Ruestes, gerent de projectes de la Fundació RACC. Acompanyava el regidor de Convivència i Seguretat, Joan Ballana (ERC), disposat a reduir el nombre d'atropellaments a la ciutat. Més enllà de les mesures relacionades amb la senyalització i el control via radar, la campanya que s'impulsarà amb el RACC incideix especialment en els vianants. "Després que fa uns anys reduíssim l'accidentalitat en vehicles, ara ens trobem amb un repunt en els atropellaments de vianants", reconeixia Ruestes.

La campanya pivota entorn a diferents franges d'edat. Per als nens, s'ha dissenyat un material multimèdia específic, que tant es pot treballar a l'escola, com a complement de la tasca que ja hi fan els mestres o la Guàrdia Urbana, com amb la família. Es tracta de RACC Educa, un material desenvolupat per l'empresa vigatana Zoo Studio. Per als alumnes de Primària també es farà una obra de teatre el 18 de març. Una de les apostes més fortes, però, és un concurs de fotografia, vídeo i relats adreçat a joves i adolescents. Com en el cas de la Primària, en funció de l'edat, la temàtica que es tocarà serà una o altra. Però també es farà especial incidència en la gent gran. "Serà un tema estratègic en els pròxims anys, ja que la població envellirà i la mobilitat canviarà, ens hem de saber avançar", va dir Ruestes. La campanya acabarà amb la col·locació d'uns eslògans al terra en els passos de vianants. L'eslògan s'escollirà per votació popular. El RACC paga la pràctica totalitat de la campanya.

LAURA BUSQUETS/ACN

Joan Ballana i Xavier Ruestes, a la presentació de la campanya

Vídeo, detalls de la campanya i estadístiques a **EL9NOU.CAT**

Vic lluita contra els atropellaments

EL 9 NOU

Una vuitantena d'atropellaments al nucli urbà de Vic en els últims dos anys és una xifra preocupant. Que la majoria es concentrin en els carrers de la perifèria, on és possible córrer més, encara ho és més, ja que vindria a demostrar que l'excés de velocitat seria una de les causes principals dels atropellaments. Feia falta certificar-ho i ho ha fet la Guàrdia Urbana, amb la sortida permanent –si no diària, gairebé– del radar al carrer. En el que portem d'any, només sortint una estona cada matí i cada tarda s'ha enganxat a més de 1.500 vehicles circulant a més dels 50 quilòmetres per hora preceptius a l'interior de la ciutat; 116 d'aquests superaven els 62 quilòmetres per hora a partir dels quals se sanciona, donant un marge de tolerància de 12 quilòmetres abans de multar.

En qüestions de civisme al volant és evident que l'educació viària, ja des de ben petits a l'escola, és molt important. Per això està molt bé que l'Ajuntament de Vic, en col·laboració amb la Fundació RACC, impulsin una campanya de conscienciació pensada especialment a fer disminuir el nombre d'atropellaments. Vic, com han reconegut des de la Fundació RACC, és pionera a aplicar el programa de forma transversal i adreçant-lo a totes les edats. I és que no només els conductors han d'estar conscienciats del perill, sinó també els vianants, en ocasions excessivament confiats.

Més enllà de la campanya, però, són importants altres mesures que ja ha començat a adoptar l'Ajuntament des que Joan Ballana va assumir la Regidoria de Convivència i Seguretat. Des de la implantació dels anomenats passos de vianants asimètrics, que haurien de dificultar molt més l'atropellament, especialment en casos que el conductor pugui anar distret, a la sortida, de forma permanent, del radar al carrer. I fent-ho de tal manera que queda clar que el principal ànim no és el recaptador. Situant-se en determinats punts on se sap que es corre, però que el perill per al vianant no és tan gran, de ben segur que la recaptació seria més gran. També el fet que el marge de tolerància abans de sancionar sigui prou gran, de 12 quilòmetres sobre 50, desmentiria els que hi veuen en la campanya una forma més de mitigar la crisi de les arques municipals. Sortir a les hores punta de mig matí i mitja tarda, quan hi ha més trànsit, i també precisament per això la velocitat és menor però el perill d'atropellament més gran, és una bona estratègia. I sobretot ser constant. Que el conductor sàpiga que si corre massa té el risc de ser sancionat. En temes de trànsit, ara per ara, continua sent necessari alternar el pal i la pastanaga.

El futur ja no és el que era

Josep M. Boixareu
Editor i escriptor

El títol d'aquest article és una frase atribuïda a Groucho Marx. Vés a saber el que volia dir, però és una expressió molt utilitzada quan manifestem una constatació de la realitat amb una certa nostàlgia. Ens podem referir a una persona, a una institució o a qualsevol realitat. Per exemple: "Les fonts ja no són el que eren", enyorant aquells brolladors d'aigua natural que omplien els càntirs i feien les nostres delícies. Però en aquests casos es tracta de la comparació (amb nostàlgia) d'una realitat actual amb com era en el passat, a la nostra joventut, o com ens ho explica la història. Una manera d'interpretar la frase (que em sembla genial) de Groucho Marx seria, per exemple, comparant la nostra visió del futur que tenim ara amb la que teníem nosaltres mateixos fa quaranta o cinquanta anys, o la que tenien els nostres pares o avis. Diuen que el temps cada vegada passa més de pressa i que les coses canvien a ritme accelerat. En conseqüència canvia la nostra visió del futur i, sobretot, cada vegada el veiem amb més incertesa; no interpretant el terme incertesa en sentit pejoratiu o pessimista, sinó senzillament com incert; no som capaços d'imaginar com seran les coses d'ací a cent anys, cinquanta, o vint.

Sempre vivim massa al dia, tant si les coses van bé com si van malament. Si van bé perquè volem gaudir del moment i oblidar-nos de què pot passar. Si van malament, amb més lògica i enteniment, perquè l'endemà els nostres fills i nosaltres hem de menjar. Aquesta darrera hipòtesi és la que s'assembla més a la situació actual, almenys per una part cada vegada més nombrosa de la població. No és pessimisme, és tocar de peus a terra. L'objectiu de les generacions dels nostres pares i avis, i també dels que ja estem a les portes de la vellesa, era el de trobar una feina per a tota la vida, casar-nos per sempre amb la mateixa persona i, si era possible, fer guardiola. Això ja ha canviat i també la nostra manera de veure el futur, el més enllà. El futur és canviant i cada vegada més acceleradament. Això deu passar des dels orígens de la humanitat. Hi ha coses, però, que canvien més ràpidament que d'altres.

> *Ara mateix, enmig del desori de tota mena que estem vivint, sorgeix, més o menys explícitament, una preocupació per l'espiritualitat*

Costa submergir-se en el futur dels nostres fills, néts i en les generacions de més enllà, però aquest és el futur de debò, el futur que ja no és el que era. Qui pensava fa cinquanta anys en el canvi climàtic i en els seus efectes? O en les conseqüències de la demografia i de les migracions? Des de la invenció de la roda la tecnologia ha anat evolucionant, però algú podia imaginar el ritme vertiginosament accelerat dels darrers anys? Algú pensa que en aquest futur de veritat internet, el llibre electrònic o la biotecnologia seran el mateix que ara? El futur no és el que era perquè és inimaginable. Hi ha, però, algunes coses que seguiran sent la base del progrés i la felicitat.

L'humanisme i l'educació seran algunes d'elles. Ara mateix, enmig del desori de tota mena que estem vivint, sorgeix, més o menys explícitament, una preocupació per l'espiritualitat. No dic per la religió, que n'és una conseqüència. Aquest fet el constaten sociòlegs, científics, filòsofs o prospectivistes (la prospectiva és una tècnica que estudia el futur amb base científica) i ho manifesten, cadascun a la seva manera, molts escriptors, sobretot els poetes que, en general, ja porten l'espiritualitat a la sang. La persona ha conservat, conserva i conservarà, des que és humana, l'instint, la ment i la inquietud per esbrinar allò que no entén, allò que va més enllà de la seva capacitat i per al qual la ciència no li dóna prou respostes. D'altra banda, és mitjançant la curiositat i l'educació que persona i societat han avançat i seguiran avançant cap a una millor comprensió del món, d'elles mateixes i cap al bastiment d'un entorn més digne, més humà. L'educació seguirà sent el futur que ha estat sempre.