

info trànsit

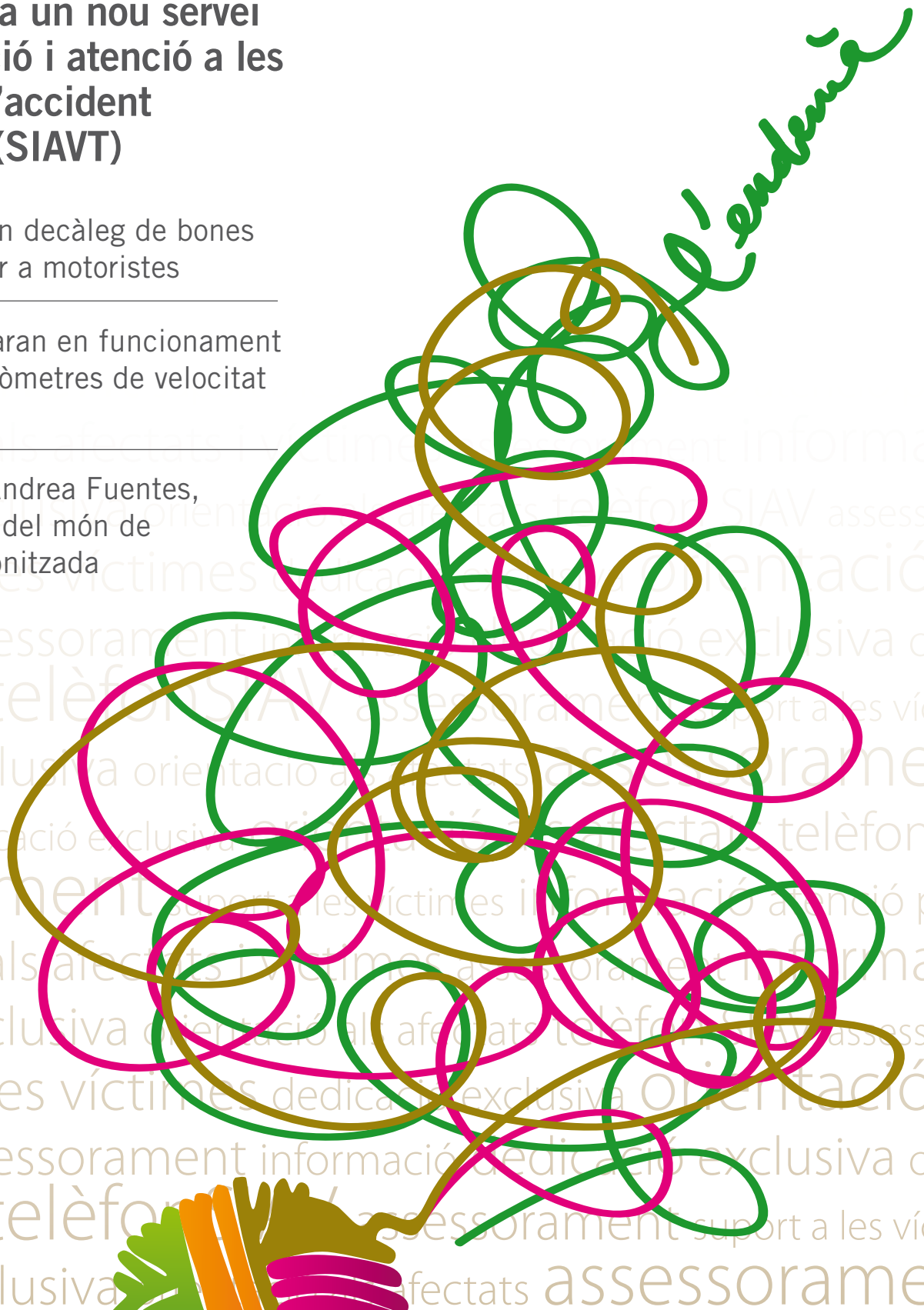
Número 8 - Època II
Publicació trimestral
Desembre 2011

Es presenta un nou servei d'informació i atenció a les víctimes d'accident de trànsit (SIAVT)

L'SCT difón un decàleg de bones pràctiques per a motoristes

El 2012 entraran en funcionament 6 nous cinemòmetres de velocitat mitjana

Entrevista a Andrea Fuentes, subcampiona del món de natació sincronitzada





02

A FONTS I
L'SCT crea el SIAVT
per orientar i donar
suport a les víctimes
d'accident de trànsit.



09

ÀREA DE FORMACIÓ
"No te la juguis":
Decàleg de seguretat
viària del motorista.
Objectiu: reduir la
sinistralitat d'aquest
col·lectiu.



21

PARADA AMB...
Controls de la velocitat
mitjana: L'any 2012
s'instal·laran en 6 trams
de 4 vies diferents de la
xarxa viària catalana.



26

EL RETROVISOR
Andrea Fuentes, sub-
campiona del món de
natació sincronitzada:
"No entenc la crispació
dels conductors, això de-
nota poca companyonia."

SUMARI

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 01 Editorial | 20 Hemeroteca |
| 02 A fons I | 21 Parada amb... |
| 05 A fons II | 22 Quan la vida dóna un tomb |
| 06 Ruta d'activitats | 24 A debat |
| 09 Àrea de formació | 26 El retrovisor |
| 10 Sense fronteres | 28 Doble sentit |
| 11 Panell divulgatiu | 30 Fem trànsiting |
| 14 <i>Lex viària</i> | 31 Mapa d'esdeveniments |
| 16 Investigació i recerca | 32 <i>Roadbook</i> |
| 18 A peu de carrer | 33 Els gargots del trànsit |

Edita: Servei Català de Trànsit

CONSELL EDITORIAL

President: Joan Aregio i Navarro

Direcció: Verònica Pardo

Cap de redacció: Elena López

Redacció: Oficina de Premsa i Comunicació de l'SCT: Sílvia del Amo, Fina Araque, Mireia Camats, Marta Carbó i Elena López

Assessorament lingüístic: Xavier Valls i Judith Vilar

Portada: Laura Chaler

Fotografia: Oriol Baylina, Jaume Cosials, Cristina Doménech, Heike Lohneis, Raül Roda i Xavier Subias

Infografia: Bulldog Studio i carolcarlos

Disseny i maquetació: Indica

Impremta: Gràfiques APR

Producció: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions

ISSN: 1698-8833

Dipòsit legal: B-11541-2010

Infotrànsit digital:
www.gencat.cat/transit/infotransit



Arxiu fotogràfic

Prop de 150 persones van assistir el mes de novembre passat a la darrera edició de la Jornada de Víctimes, organitzada per l'SCT. La presentació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes d'Accident de Trànsit (SIAVT) va constituir l'eix central d'aquest acte, on els participants van posar sobre la taula els seus punts de vista, preocupacions i desitjos respecte a tot allò relacionat amb la seguretat viària, la sinistralitat i la tasca que desenvoluparà el nou servei creat per l'SCT. En definitiva, un fòrum on vam poder prendre nota de la realitat que hi ha darrere dels accidents i del dia a dia que viuen els afectats i els seus familiars.

Al llarg d'aquest any (fins al 30 de novembre) han mort a les nostres carreteres 192 persones: joves, menors, gent gran, ciclistes, conductors de turismes, de motos, de camions... víctimes que han deixat famílies trencades amb un buit i un dolor irreparable.

Des del l'SCT treballem per aplicar totes les mesures que estiguin a les nostres mans per tal d'evitar que morin persones a la carretera i que d'altres hi quedin ferides per sempre físicament o psicològicament. Un dels factors de la sinistralitat que més ens preocupa és sens dubte la velocitat excessiva, i per aquest motiu l'organisme que dirigeixo ha implementat des dels seus orígens polítiques per evitar els accidents causats per aquesta imprudència.

Com a servei modern i adaptat als temps actuals, l'SCT ha optat sempre per treure profit de les novetats tecnològiques adaptades a la seguretat viària. Un dels darrers avenços tecnològics pels quals apostem i que potenciarem en els propers anys són els cinemòmetres per tram, que sens dubte constitueixen una eina de gran eficàcia per reduir la sinistralitat i en definitiva evitar víctimes.

Permeteu-me que faci èmfasi en les virtuts d'aquests sistemes de control de velocitat, que entraran en funcionament l'any vinent en quatre vies del territori. Els controls de velocitat mitjana suposen un pas endavant en relació amb els radars convencionals fixos, ja que cobreixen de forma efectiva un tram sencer de via i pretenen que els conductors no desaccelerïn quan passin per un cinemòmetre fix ja conegut, sinó que mantinguin la velocitat adequada en tot el tram controlat. El nostre objectiu és estendre aquesta tecnologia, en la qual Catalunya ha estat pionera a l'Estat espanyol, i arribar a la xifra de 15 equips en el conjunt de la xarxa viària catalana en aquesta legislatura.

Evitar conductes negligents i, per extensió, víctimes i morts a la carretera és en definitiva la finalitat dels radars, gràcies als quals des del 2004 —any en què es va posar en marxa el Pla integral contra la velocitat excessiva— la sinistralitat s'ha reduït gairebé el doble en els punts on hi ha instal·lats radars, en comparació del total de la xarxa viària.

EDITORIAL



Joan Aregio i Navarro
Director del Servei Català de Trànsit

Un dels factors de la sinistralitat que més ens preocupa és sens dubte la velocitat excessiva

Els controls de velocitat mitjana suposen un pas endavant en relació amb els radars convencionals fixos

L'SCT respon a les víctimes

 Norma Grau


“Amb la creació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes, l'Administració dóna la mà a les víctimes dels accidents de trànsit”

Joan Aregio, Director de l'SCT

IV JORNADA DE LES VÍCTIMES D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT

Enfilant l'endemà



 **Trànsit**  **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Interior

Es presenta el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes d'Accident de Trànsit (SIAVT) en la IV Jornada de les Víctimes *Enfilant l'endemà*

A Catalunya durant la darrera dècada s'han evitat 2.896 morts a les carreteres. Són persones que haurien pogut perdre la vida en un accident de trànsit i que gràcies a les polítiques de seguretat viària i a la sensibilització de la ciutadania estan vives. Tot i això, la sinistralitat viària continua sent una xacra social que mata cada any més de 300 persones al nostre país i que segueix d'aquesta manera fent estralls en la societat. Responent a la necessitat d'humanitzar aquestes xifres i de donar suport i orientar les víctimes dels sinistres, el Servei Català de Trànsit (SCT) ha creat el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes d'Accident de Trànsit (SIAVT), que entra en funcionament el gener del 2012. La presentació d'aquest servei de suport a les víctimes, pioner a l'Estat espanyol, es va fer el 25 de novembre passat, aprofitant la celebració de la IV Jornada de les Víctimes d'Accidents de Trànsit *Enfilant l'endemà*.

Darrere de cada mort a les carreteres hi ha un entorn familiar i d'amistat que es veu trencat per una realitat indigerible com és la pèrdua inesperada d'un ésser estimat. D'altra banda, a més, gran part dels ferits greus per un sinistre de trànsit pateixen lesions de per vida i la dificultat d'incorporar-se de nou a la vida quotidiana, laboral i social. Víctimes i afectats, per tant, són persones que viuen situacions de molta angoixa i massa sovint amb manca d'informació sobre com afrontar una nova realitat dolorosa i desconcertadora. Precisament, l'objectiu del SIAVT és donar suport, orientar totes aquestes persones mitjançant assessorament jurídic, administratiu i psicològic i ajudar-les a respondre les preguntes sobre què fer, com, quan i on.

“Perquè les víctimes no se sentin soles, perquè se sentin acompanyades”. Aquest va ser el principal motiu que va destacar el director de l'SCT, Joan Aregio, quan va anunciar la posada en marxa del SIAVT. “Amb la creació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes, l'Administració dóna la mà a les víctimes dels accidents de trànsit”, va afegir Aregio. A més, el director de l'SCT va qualificar la creació del SIAVT com a “una de les iniciatives més importants de la legislatura ja que la lluita contra els accidents de trànsit és un dels principals compromisos de Govern”, i va afirmar que aquest nou servei entrarà en funcionament “com a eina fonamental per atendre les víctimes i per acostar les polítiques contra els accidents de trànsit a la societat catalana”.

En la jornada de commemoració del Dia Mundial de les Víctimes d'Accident de Trànsit, el conseller d'Interior Felip Puig va assegurar que “el SIAVT permetrà enfortir les polítiques de seguretat del nostre país i incidirà en la política de recuperació, reparació i reconstrucció”. També va asseverar que “a partir del gener Catalunya serà capdavantera en oferir a les víctimes, des del primer moment, un acompanyament i la informació i assessorament necessari per tirar endavant en moments tant difícils”. Puig, a més, va explicar que la voluntat del SIAVT “no és substituir res ni ningú, sinó sumar energies i donar suport a la feina que ja estan fent les associacions de víctimes”. En aquest sentit, el SIAVT serà una eina principalment per canalitzar i fer més visibles els recursos ja existents a l'hora d'afrontar l'etapa posterior a un accident.

Les funcions del SIAVT

A partir del gener del 2012, l'SCT, a través d'aquest servei de suport a la víctima, atendrà les víctimes d'accident de trànsit que ho requereixin per tal de minimitzar la situació traumàtica que hi ha després d'un accident. Les tasques que es desenvoluparan i el servei que s'oferiran són:

- Disposició d'un inventari dels recursos que s'han d'activar després d'un sinistre viari per guiar les víctimes i afectats, ajudar-los a agilitzar tots els procediments administratius i jurídics i donar-los suport psicològic.
- L'atenció del SIAVT es farà a través d'un centre d'atenció telefònica, adjudicat a una empresa externa i sota la direcció de l'SCT. La línia serà totalment gratuïta. El servei s'oferirà en horari de jornada laboral i estarà dotat de gestors i operadors amb experiència, amb l'objectiu que el 80% de les consultes puguin ser satisfetes en 30 segons.
- Les víctimes i afectats que ho necessitin, i si així ho sol·liciten els especialistes, disposaran de l'atenció personal i presencial d'un psicòleg i un treballador social per ajudar-los a afrontar el postaccident, emocionalment molt difícil. Aquest servei serà descentralitzat i les víctimes podran assistir al servei territorial de l'SCT que els correspongui.
- El SIAVT tindrà un web interactiu en el qual les víctimes també podran plantejar els seus dubtes.
- Es distribuirà un díptic informatiu sobre l'existència d'aquest nou servei i com posar-s'hi en contacte.
- Elaboració i distribució d'un manual adreçat als afectats per un accident de trànsit que s'utilitzarà com a protocol d'actuació.

Aquest fulletó i la guia sobre el SIAVT es podran facilitar a través dels diferents serveis

d'atenció que pot rebre una víctima d'accident de trànsit: en els serveis d'atenció immediata en el lloc de l'accident per part dels Mossos d'Esquadra, policies locals, bombers o serveis mèdics; en els centres sanitaris; a través de les asseguradores dels vehicles implicats en el sinistre; mitjançant les entitats que puguin tenir una relació prèvia amb les víctimes com associacions, autoescoles i ens locals; i també a través dels serveis territorials de l'SCT.

El SIAVT pretén ser un centre integrador i no exclouent i per aquest motiu ha cercat la complicitat d'aquests organismes i institucions, i a més comptarà amb l'estreta col·laboració de les associacions de víctimes de trànsit de Catalunya. L'SCT crearà en el marc de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària un grup de treball per al seguiment i avaluació continuada de la tasca desenvolupada pel SIAVT.

La veu de les associacions a la IV Jornada de les Víctimes

Els representats de les associacions de víctimes d'accidents de trànsit que van assistir a la IV Jornada de les Víctimes d'Accidents de Trànsit es van congratular per la posada en marxa del SIAVT i van aprofitar aquest espai per fer les seves reivindicacions:

Marilina Ferrer, directora d'STOP Accidents: “És una satisfacció saber que per fi les famílies que malauradament pateixin les conseqüències d'un accident de trànsit tindran un espai per demanar informació i que les orientaran sobre les reaccions psicològiques i conductes que poden facilitar un bon procés de dol”. Ferrer, en la seva intervenció, va plasmar el patiment de les víctimes que veuen truncades les seves vides per un accident de trànsit i va assegurar que “el temps passa, però per si sol no resol ni cura res”.

Montserrat Montal, vicepresidenta de la secció de víctimes de P(A)T-AP(A)T: “Una de les grans queixes dels familiars de les víctimes sempre ha estat la manca de resposta de l'Administració a l'hora de pal·liar i ajudar a gestionar la situació després d'un accident o una mala notícia, i amb l'anunci de la creació d'una oficina d'atenció a les víctimes de trànsit es dona resposta a aquesta petició”. Montal va afegir que “és imprescindible que aquest servei, que concebem com una eina de derivació, es faci visible a la societat, mitjançant la publicitat

necessària”. La vicepresidenta de la secció de víctimes de P(A)T-AP(A)T va assegurar que “és vital que una víctima o afectat no se senti sol i se l'ajudi a gestionar el dolor”.

Rosa Sanvicens, presidenta de TRACE: “Espero que aquest nou servei d'atenció i suport sigui un punt d'inflexió per a totes les víctimes i que aquest camí el facin amb un acompanyament que doni seguretat i fermesa a totes les situacions i decisions. És un punt d'esperança en una situació completament desesperançadora”. Sanvicens va afirmar també que “és molt important que la víctima conegui quins són els seus drets perquè és molt desagradable que els advocats et vinguin a esperar a la porta de l'hospital com voltors”.

Àngel Gil, cap de Programes Socials i Sociosanitaris de l'Institut Guttmann: “L'adaptació posterior de la víctima i la família a la situació de viure amb una discapacitat és un procés complex que requereix de l'existència permanent de suports tecnològics i socials que els permetin portar una vida al més autònoma possible i la creació d'aquest nou servei de la víctima va en aquesta línia”. Gil va destacar que “els morts a les carreteres han baixat i el nombre de supervivents ha pujat i això preocupa perquè tenen una esperança de vida llarga i se'ls ha d'atendre bé”, i va afegir que “la lesió cerebral traumàtica com la medul·lar ocupa el cinquè lloc segons l'OMS en importància dels problemes de salut, amb el consegüent cost social”.



(Foto 1) Marilina Ferrer. (Foto 2) Montserrat Montal. (Foto 3) Rosa Sanvicens. (Foto 4) Àngel Gil.



Els protagonistes del documental *Enfilant l'endemà*, Mireia Sanz i Jordi Caselles i familiars, van participar a l'acte de commemoració del Dia Mundial de les Víctimes de Trànsit.

Documental *Enfilant l'endemà*

En el transcurs de la jornada es va projectar el documental *Enfilant l'endemà*, realitzat per la periodista Neus Sala i que relata el testimoniatge del patiment i la superació de dues víctimes d'accident de trànsit i les seves famílies. A la cinta s'intercala també el relat de les tasques que desenvolupen els principals col·lectius que treballen en l'entorn d'un accident de trànsit i les víctimes que se'n deriven, com els professionals sanitaris, els Bombers de la Generalitat, els Mossos d'Esquadra, el personal del Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM) i l'Institut Guttmann, entre d'altres.

com el "Road show". "Els dic als joves que tinc davant que la cadira de rodes és molt més incòmoda que el casc o el cinturó".

A la jornada, víctimes d'accidents de trànsit van exposar les seves problemàtiques diàries i van debatre temes com les indemnitzacions i el cost econòmic de la vida d'una persona amb discapacitats. També es va advocar per la intensificació de l'educació viària a les escoles i per la necessitat de més conscienciació a les autoescoles, a més de reivindicar una major duresa i unificació de criteris en les sancions als conductors imprudents.

Els dos protagonistes del documental, Jordi Caselles i Mireia Sanz, van assistir a la IV Jornada de les Víctimes d'Accidents de Trànsit. La Mireia va explicar que quatre anys després del sinistre de motocicleta que la va deixar en una cadira de rodes és monitora del programa Game Over i que participa en actes de conscienciació per als més joves

La jornada va cloure amb un missatge esperançador sota la cançó *Show must go on* del grup Queen. En aquesta projecció final es va incloure la frase: "Vaig aprendre que mai no es pot fer marxa enrere, que no s'hauria ni d'intentar, que l'essència de la vida és cap endavant. La vida en realitat és un carrer de sentit únic" (Agatha Christie).

Context internacional de la creació del SIAVT

La posada en marxa el proper mes de gener del pioner Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes d'accident de Trànsit (SIAVT) és la resposta a les demandes fetes des dels organismes internacionals en matèria de seguretat viària. L'ONU va proclamar el període 2011-2020 el Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària i la cinquena línia d'actuació d'aquesta resolució requereix el següent: "Augmentar la capacitat de resposta a les emergències ocasionades pel accidents de trànsit i millorar la capacitat dels sistemes de salut per oferir a les víctimes el tractament d'emergència adient i la rehabilitació a llarg termini".

Les activitats definides en aquest pilar de la resolució de l'ONU van dirigitades a "prestar serveis de rehabilitació i de suport als lesionats i als familiars de les víctimes mortals en accidents de trànsit per tal de minimitzar els traumatismes físics i psicològics". L'SCT, amatenat a totes les polítiques internacionals, ha creat aquesta oficina al servei de les víctimes dels sinistres viaris a Catalunya.

El SIAVT, pioner a l'Estat espanyol, entrarà en funcionament el proper gener del 2012

"Espero que aquest nou servei d'atenció i suport sigui un punt d'inflexió per a totes les víctimes i que aquest camí el facin amb un acompanyament que doni seguretat i fermesa a totes les situacions i decisions"

Rosa Sanvicens, Presidenta de TRACE



Oriol Baylina

La velocitat variable va entrar en funcionament a la C-31 sud i la C-32 sud el gener del 2009, però el febrer del 2011 es van modificar els límits establerts per adaptar-los al nou escenari de velocitats.

L'SCT ampliarà el sistema dinàmic de velocitat als accessos a Barcelona aquest trienni

El Servei Català de Trànsit (SCT) té previst ampliar la velocitat variable a totes les vies de la zona 1 de l'àrea metropolitana de Barcelona. Cap a finals de l'any 2011 i principis del 2012, està previst que funcioni en el tram comprès entre Barcelona i Molins de Rei de la B-23/AP-2. D'altra banda, durant el 2012, la velocitat variable també s'estendrà a la B-20 nord entre Santa Coloma de Gramenet i Tiana; i el 2013, a la C-31 nord entre Sant Adrià de Besòs i Badalona i a l'A-2 entre Cornellà de Llobregat i Sant Vicenç dels Horts. Per ara, l'SCT valora positivament el funcionament del nou escenari de velocitats actual, que va completar el procés de supressió o flexibilització de la mesura dels 80 km/h a finals del febrer passat i del qual s'ha fet una valoració trimestral i semestral.

Balanç positiu del nou escenari de velocitats

El Servei Català de Trànsit (SCT) valora positivament el funcionament del nou escenari de velocitats als accessos a Barcelona en la majoria de paràmetres analitzats. Aquest canvi de model de gestió de la velocitat ha afectat l'autovia de Castelldefels o C-31 sud i l'autopista del Garraf o C-32 sud, on s'aplica la velocitat variable, i també la B-23, la C-16, la B-22, l'A-2, la B-10, l'autopista del Maresme o C-31 nord i la pota Nord o B-20. Aquest trienni, però, l'escenari quedarà modificat quan s'ampliï la velocitat variable al tram comprès entre Barcelona i Molins de Rei de la B-23/AP-2, a la pota Nord o B-20, entre Santa Coloma de Gramenet i Tiana, a la C-31 nord, entre Sant Adrià de Besòs i Badalona, i a l'A-2, entre Cornellà i Sant Vicenç dels Horts.

En el cas concret de la B-23, a finals de desembre es faran assajos amb trànsit real, la primera quinzena de gener entrarà en funcionament en període de proves i durant el primer trimestre del 2012 es començarà a sancionar.

Mobilitat, velocitat mitjana i congestions

Quant a la mobilitat, hi ha hagut un decrement del 2% a les entrades i sortides de Barcelona per dia feiner entre els mesos de març i agost del 2011 respecte del mateix període del 2010 i un decrement del 3% en dia festiu. D'altra banda, hi ha hagut un augment del 6% de la velocitat mitjana i una disminució del 31,2% de les congestions en els dies laborables.

Pel que fa a les sancions, s'ha registrat un augment del 45% del nombre d'expedients iniciats entre març i agost del 2011.

Víctimes d'accident de trànsit

Pel que fa a les víctimes d'accident de trànsit, les xifres s'han mantingut estables. Entre març i agost del 2011 es van registrar un total de 22 víctimes a les vies on s'ha implementat el nou model de gestió de la velocitat. D'aquestes, tres van resultar mortes i 19 ferides greus. Si establim una comparació amb el mateix període de l'any 2010, entre març i agost hi va haver un total de 21 víctimes, de les quals dues van resultar mortes i 19 ferides greus.

A FONTS II



Mireia Camats

Nou escenari de velocitats

En els primers mesos de funcionament del nou escenari de velocitats, hi ha hagut un decrement de les congestions del 31,2% en dies laborables



La B-23 és una de les vies on s'ha decidit aplicar el sistema de la velocitat variable, el qual entrarà en funcionament el gener en període de proves.

L'objectiu de l'SCT en la Festa dels Súpers és promoure de manera lúdica els valors i hàbits de la mobilitat segura



 Quiràlia

Els súpers es fan visibles

Endinsar-se amb una mena de bicicleta de fusta dins d'un túnel que simula una carretera: aquesta era la proposta que es van trobar els nens i nenes que van visitar l'estand del Servei Català de Trànsit amb motiu de la Festa dels Súpers, que el Canal Súper 3, de la Televisió de Catalunya, va organitzar a finals del mes d'octubre passat a l'Anella Olímpica de Montjuïc.

L'objectiu de l'activitat, que porta per títol "Som visibles", és que els més menuts comprovin com funcionen els reflectors i de quina manera els objectes i les persones que en porten es fan més visibles tot i la foscor.

A l'estand també hi havia una ludoteca adreçada a nens i nenes fins a 5 anys amb joguines relacionades amb temes del trànsit i un taller de seguretat viària per a infants de fins a 12 anys en què podien construir un iman amb representacions de senyals de trànsit.

Aquest va ser el vuitè any consecutiu que l'SCT va participar en la Festa dels Súpers amb la finalitat de promoure de manera lúdica els valors i hàbits de la mobilitat segura, tot conscienciant súpers i pares de la importància d'utilitzar els reflectors per ser visibles tant a la nit com en altres circumstàncies.



 Cristina Doménech

Premis El Vigía a les millors iniciatives logístiques

El 3 de novembre passat, el grup El Vigía va lliurar els premis a les millors iniciatives logístiques. L'acte va reunir més de 400 representants de l'Administració i de les institucions, les empreses i les persones més rellevants del sector.

L'entrega dels XIII Premis El Vigía es va dur a terme al Museu Marítim de Barcelona. La Cambra de Comerç de Barcelona va rebre el primer premi Extraordinari, pel seu suport a l'empresa catalana i la defensa de les infraestructures; el segon premi Extraordinari el va rebre Joan Amorós, secretari general del lobby Ferrmed; el premi a la Innovació Sectorial va reconèixer Ports de l'Estat i les universitats de Cadis, la Corunya, Oviedo i

la Politècnica de Madrid per la contribució a la formació especialitzada i de qualitat del sector amb la creació del primer Màster en Gestió i Planificació Portuària i Intermodalitat; finalment, també va rebre el premi a la Millor Iniciativa Multimodal Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, mentre que Seat va ser premi a la Millor Iniciativa RSC.

El Servei Català de Trànsit manté una relació estreta amb aquest mitjà de comunicació especialitzat per tal de mantenir informats els seus lectors, molts d'ells del sector del transport, de les mesures especials de regulació de mercaderies a la xarxa viària catalana.

Com cada any, el grup editorial ha reconegut les institucions i personalitats per la seva dedicació al transport i a la logística a Espanya durant 2011



L'altra cara dels accidents de trànsit

Posar cara a un ram de flors a peu d'una carretera. Amb aquest repte va néixer el projecte "Col·lateral. Les víctimes reals del trànsit", una exposició fotogràfica impulsada per Quim Ferrero (Barcelona, 1964) en col·laboració amb l'Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT) i amb el suport del Servei Català de Trànsit (SCT). L'exposició es va poder veure per primer cop amb motiu de l'acte de celebració del Dia Mundial en Memòria de les Víctimes d'Accidents de Trànsit l'any 2010 i aquesta tardor ha començat un recorregut itinerant que l'ha portat a Torroella de Montgrí i Mataró (Sala d'actes Tres Roques, fins al 23 de desembre) i que farà que properament també recalci a Barcelona (Casa Elizalde, a partir del 13 de març del 2012).

"En aquesta exposició no hi ha barreres com quan veus imatges de successos que passen en llocs llunyans i per això incomoda bastant. Tothom ho veu de prop, la gent s'hi sent identificada." Així resumeix Ferrero la impressió que causen les 49 fotografies de la mostra als seus visitants. L'exposició es divideix en tres parts: en primer lloc trobem les fotografies que emmarquen el projecte i que corresponen a carreteres o senyals, com ara creus en un punt determinat d'una via on hi ha hagut un accident. A partir d'aquí, el fotògraf es dedica a "posar cara a la gent que hi ha darrere l'accident" a través d'una sèrie de 15 retrats de gent que ha perdut algun familiar, majoritàriament fills. La sèrie inclou la Daniela, una amiga de Ferrero a qui feia temps que no veia i de qui no sabia que havia perdut la germana en un accident. "No deixa de ser una prova que és una situació que tothom té més o menys a prop d'una manera o altra", constata. La darrera part de la mostra correspon al seguiment del dia a dia de José Luis Alonso, un noi que el 1996, amb 20 anys, va quedar tetraplègic arran d'un accident de motocicleta. Finalment, dues fotografies conformen l'epíleg: un retrat de la Dolors, una víctima d'accident de trànsit que no n'està patint les conseqüències per culpa d'un tercer, sinó que es va distreure conduint, i un senyal d'stop.

Víctimes reals

Les imatges tracten, així, sobre l'ésser humà i el seu entorn —un detall que remet a qui ha mort— i, malgrat la temàtica, en cap hi apareix un vehicle. "La idea era obviar el més evident", explica Ferrero. El projecte plasma la idea que hi ha moltes persones afectades que no figuren mai a les estadístiques i que són les que pateixen realment el resultat de l'accident. Són el que el fotògraf anomena "víctimes col·laterals del trànsit" i que s'acaben convertint en les "víctimes reals". "Els protagonistes són ells, no la víctima com a tal", subratlla, "els que realment paguen les conseqüències de l'accident són la gent que queda". En aquest sentit Ferrero recorda una frase que li va dir un dels testimonis que va retratar, Vicente Sánchez, vicepresident de PAT: "A les víctimes, les han condemnat a mort, però a nosaltres ens han condemnat a cadena perpètua". El seu fill va morir atropellat per dues motos quan tenia 16 anys. En aquest cas, com en la majoria, el sinistre que va capgirar la vida al Vicente es podria haver evitat ja que, com recalca Ferrero, en les experiències que protagonitzen aquest treball darrere dels accidents "quasi sempre hi havia excés de velocitat i alcohol, i en molts casos la conjunció dels dos elements".

"Compartiu la vida amb el trànsit", taller d'Stop Accidentes per fomentar una mobilitat segura

En el marc de la 16a Mostra d'Associacions de Barcelona que es va celebrar amb motiu de la festivitat de la Mercè, l'associació Stop Accidentes va portar a terme l'activitat "Compartiu la vida amb el trànsit", un taller d'elaboració de xapes que té l'objectiu de conscienciar nens i joves de la importància de respectar les normes de circulació per prevenir els accidents de trànsit. Amb aquesta activitat lúdica, l'associació vol conscienciar també els pares i fomentar la idea que en la circulació tots som responsables. Així, a la gent que va visitar l'estand d'Stop Accidentes, se'ls feia reflexionar sobre les causes dels sinistres de trànsit fent un dibuix sobre el tema i confeccionant una xapa. En total, 350 persones van participar en aquesta activitat per promoure una mobilitat segura.

RUTA D'ACTIVITATS

 Marta Carbó

Exposició "Col·lateral"

Darrere els accidents hi ha moltes persones afectades que no figuren mai a les estadístiques i que són les que en pateixen realment el resultat

 Oriol Baylina



Ferrero destaca que la gent que ha participat en el projecte són molt actius en aquest àmbit i que volen donar veu al problema perquè la resta en prengui consciència.



Dia del Dany Cerebral Adquirit

Les persones amb dany cerebral es queixen del desconeixement social de la seva malaltia, que ja afecta 400.000 persones a l'Estat espanyol



Una monitora de TRACE ajuda un dels usuaris durant les activitats.



Monitors i usuaris de TRACE al taller de tapes.

El dany cerebral, un gran desconegut

Més de 400.000 persones viuen a l'Estat espanyol amb dany cerebral adquirit (DCA) causat normalment per una lesió cerebral, per un traumatisme cranioencefàlic (molt sovint derivat d'un accident de trànsit), un ictus o un tumor cerebral. Per això el 26 d'octubre se celebra el Dia del Dany Cerebral Adquirit amb la intenció clara de traslladar als estaments públics, els polítics i la societat en general la necessitat d'abordar de manera integral l'atenció a aquestes persones. Un dels objectius és donar prioritat a la continuïtat assistencial, especialment en moments de crisi com l'actual, per tal d'evitar l'exclusió d'un col·lectiu emergent.

Rosa Sanvicens, presidenta de l'Associació Catalana de Traumàtics Cranioencefàlics i Dany Cerebral (TRACE), ho resumeix així: "El ressò que es fa de la malaltia és mínim en comparació amb les persones que el patim. Volem que la gent de fora s'impliqui, que vegi el que som capaços de fer encara". I continua: "Evidentment som persones amb discapacitats però som persones, necessitem una motivació a la nostra vida, que és diferent a la d'abans, perquè viure ens motivi".

TRACE Catalunya va dur a terme una jornada de portes obertes amb les persones que formen la seva associació, però també oberta als seus familiars. Un taller de tapes va servir per reforçar l'autonomia personal, gràcies a l'arteràpia es va treballar la creativitat, la mobilitat i el ritme i, finalment, els grafitis van ser el colofó per plasmar les emocions del dia. A la tarda les activitats es van reiniciar amb un taller de ceràmica i una xerrada dels membres de l'associació, que van exposar com se senten i què els mou a continuar.

"Una vida salvada mereix ser viscuda"

La Federació Espanyola de Dany Cerebral (Fedace), junt amb les associacions territorials que formen el moviment associatiu de persones amb DCA, tenen com a lema "Una vida salvada mereix ser viscuda". Sabent que el gran drama dels afectats de DCA ve després de donar-los d'alta, hi ha una expulsió prematura del sistema sanitari, que no deixa

completar el procés de rehabilitació. Això repercuteix en les seves futures possibilitats d'autonomia personal i genera massa situacions de dependència que tampoc són ateses de manera adequada per l'esfera sanitària.

Sovint les famílies no es poden fer càrrec de tot. L'escassetat de mitjans, i la falta de coordinació entre els recursos existents, converteixen les famílies, en molts casos, en l'únic suport d'una nova situació on hi ha importants seqüeles cognitives i alteracions de conducta, cosa que comporta un sobre esforç que posa en risc la pròpia estructura familiar.

Per això les associacions reclamen que els programes i serveis que donen a les persones que pateixen dany cerebral i el seu entorn no tinguin retallades. Igualment, exigeixen el manteniment de les ajudes i l'elaboració d'un nou marc normatiu que garanteixi la sostenibilitat econòmica d'aquestes.

TRACE i el dany cerebral

L'Espai TRACE pretén potenciar l'autonomia personal i la integració social i ocupacional d'aquelles persones que han patit un dany cerebral sobrevingut. El seu objectiu és reforçar les habilitats adaptatives per tal d'aconseguir la integració a l'entorn: comunicació, autonomia, cura personal, salut i seguretat, vida a la llar, habilitats acadèmiques funcionals, habilitats socials, oci i lleure, treball i ocupació, etc.



Xavier Subias

L'SCT elabora un manual de bones pràctiques per garantir la conducció sense riscos dels motoristes

El Servei Català de Trànsit (SCT), en col·laboració amb la Federació Catalana de Motociclisme i les associacions Mutua Motera i Moteros en Acció, ha elaborat un decàleg de bones pràctiques de seguretat viària adreçada als motoristes amb el títol "No te la juguis". L'objectiu és reduir la sinistralitat del col·lectiu motorista i assolir així un canvi de tendència en les xifres. Des de l'1 de gener fins al 8 de desembre del 2011, 45 motoristes han mort a la xarxa viària interurbana de Catalunya. La xifra de motoristes morts no ha registrat un descens sostingut al llarg de la darrera dècada tal com ha passat amb el conjunt dels vehicles. Les motocicletes representen aproximadament el 2,15% de la mobilitat per carretera a Catalunya.

Aquest document conté una desena de consells bàsics per a una conducció segura. Incideix en aspectes tals com la responsabilitat i l'anticipació per prevenir la mortalitat. També pretén alertar sobre el perill que pot comportar per al motorista incórrer en infraccions com ara fer moviments ràpids i bruscos, no mantenir la distància de seguretat, no portar els llums encesos i en bon estat per fer-se visible a la carretera, no senyalitzar amb temps i claredat moviments com els d'avançament, o bé no prestar una atenció especial a les interseccions. A través del decàleg, a més, l'SCT també vol recordar la importància d'utilitzar cascos integrals homologats i d'evitar conduir amb els auriculars posats. Així mateix, insta els conductors a no consumir begudes alcohòliques.

El decàleg s'emmarca en el pla de xoc que estan duent a terme l'SCT i la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra per frenar l'accidentalitat dels motoristes. Entre altres accions, s'han intensificat els controls policials a les carreteres amb més riscos d'accident per als vehicles de dues rodes (245 controls policials i establiment d'una quinzena de radars mòbils i en línia cada cap de setmana) i s'ha engegat una campanya radiofònica per tal de garantir una convivència segura a la carretera tant de turismes com de motocicletes. Així mateix, cal destacar que el Pla de seguretat viària 2011-2013 prioritza la prevenció dels accidents dels vehicles de dues rodes, sobretot en les interseccions.

L'SCT difondrà el decàleg en format imprès i digital



L'SCT ha emprat dos canals de difusió perquè el decàleg tingui la màxima repercussió possible:

- La pàgina d'aterratge (*landing page*), que és el format digital del decàleg. Es pot consultar en línia a través de la pàgina web del Servei Català de Trànsit (www.gencat.cat/transit)
- 10.000 unitats d'una agenda del 2012 que conté:
 - Els deu consells de seguretat viària adreçats específicament al col·lectiu motorista.
 - El calendari dels esdeveniments més destacables del món de la motocicleta. És a dir, les principals proves esportives i els actes organitzats per les associacions de motoristes i altres agents implicats.



Coclic comimatge

ÀREA DE FORMACIÓ



Mireia Camats

"No te la juguis": Decàleg de seguretat viària del motorista



L'SCT ha difós el decàleg a través de la seva pàgina web i també mitjançant 10.000 unitats d'una agenda del 2012

SENSE FRONTERES

 **Lluís Sardà Tanyà.**

Publicista, professor universitari i consultor en comunicació estratègica per a empreses i institucions. Membre del Grup de Recerca Comunicació Social i Institucional de la Universitat de Girona (UdG).

La seguretat viària als EUA

Les polítiques de seguretat viària implantades a Califòrnia i Nova York han incidit en la reducció de morts i segueixen la tendència positiva dels Estats Units

¹ Dades del Servei Català de Trànsit (posttest de la campanya publicitària del 2010).

² Estudi encarregat per l'SCT i elaborat per la Universitat de Girona l'any 2010.



Imatge d'una campanya de conscienciació feta als Estats Units.

Els casos concrets de Califòrnia i Nova York

Els accidents de trànsit són el cinquè problema que més preocupa la ciutadania i, de fet, el 90,7% de la població catalana¹ creu que les campanyes de prevenció són necessàries per reduir els accidents de circulació. Els esforços de les institucions per disminuir la sinistralitat viària són un dels aspectes més rellevants de les polítiques de seguretat. L'objectiu és evitar els accidents, sovint a través de campanyes de conscienciació. En el marc de l'estudi sobre tendències actuals de comunicació² en seguretat viària en l'àmbit internacional, s'ha fet una anàlisi de Califòrnia i Nova York.

Estats Units. Competències en matèria de seguretat viària i estadístiques de sinistralitat

El Departament de Transport dels Estats Units és l'encarregat en l'àmbit federal de les responsabilitats dels transports, encara que és una competència que, en general, desenvolupen els estats federats.

L'Administració Nacional de Seguretat en el Trànsit a la Carretera disposa d'estadístiques de sinistralitat dels Estats Units i dels seus estats federats. En els tres darrers anys analitzats (2007-2009) es pot apreciar que en el conjunt dels Estats Units hi ha una tendència a la reducció d'entre un 9% i un 10% en el nombre d'accidents i de víctimes mortals. El 2009 es van registrar 30.797 accidents mortals i 33.808 morts.

Califòrnia

La tendència global dels Estats Units es reflecteix a l'estat de Califòrnia en la reducció de morts per accident de trànsit. Entre el 2007 i el 2008 la minva va ser d'un 12,4% en el nombre d'accidents, mentre que el nombre de víctimes mortals va disminuir un 14%. La reducció no va ser tan important entre el 2008 i el 2009 (a l'entorn del 10% en nombre d'accidents i de víctimes), però va seguir la disminució de casos i el 2009 va baixar a 2.816 accidents mortals, en els quals van perdre la vida 3.081 persones.

Per conèixer les polítiques de transport i seguretat viària de Califòrnia cal adreçar-se al Departament de Transports i a l'Oficina de la Seguretat Viària.

Àrees prioritàries de l'Oficina de Seguretat Viària a Califòrnia

- Alcool i altres drogues.
- Protecció dels ocupants, amb l'objectiu d'augmentar el compliment de les lleis sobre els sistemes de retenció, que inclouen l'ús correcte dels seients de seguretat per a nadons i infants.
- Seguretat de vianants i bicicletes, amb la implicació dels vianants, els ciclistes i els automobilistes.
- Seguretat de les motocicletes mitjançant la formació i l'educació.

Nova York

A l'estat de Nova York, l'anàlisi del mateix període del 2007 al 2009 no ofereix unes estadístiques tan bones com a Califòrnia, encara que també segueixen una tendència positiva. En aquest cas, del 2007 al 2008 el nombre d'accidents mortals va experimentar un descens del 5%, mentre que el de víctimes mortals va disminuir un 7%. Durant el període 2008-2009, els resultats van ser lleugerament més positius i es van reduir un 9% els accidents mortals i gairebé un 7% les víctimes mortals. Durant el 2009 es van registrar un total de 1.067 accidents amb morts i 1.156 persones hi van deixar la vida.

A Nova York l'organisme encarregat de les campanyes de sensibilització és el Comitè del Governador per a la Seguretat Viària, que normalment executa tres campanyes a l'any en els mitjans de comunicació.



L'SCT arriba als més joves amb dilemes sobre seguretat viària als webs de Televisió de Catalunya

La campanya de sensibilització del Servei Català de Trànsit (SCT) d'aquest 2011, "Pots evitar un accident, però no el seu record", adopta els mesos de novembre i desembre un caire menys institucional i més juvenil per seguir incidint en la importància de conscienciar els més joves en matèria de seguretat viària. Amb la intenció d'arribar a nois i noies d'entre 14 i 18 anys s'ha elaborat una acció divulgativa, a través dels portals i webs de Televisió de Catalunya (tv3.cat/dilemes), que planteja una sèrie de situacions relacionades amb la conducció. Aquestes situacions donen pas a reflexions sobre quina és la millor manera d'actuar per evitar riscos a la carretera.

La responsable d'Educació i Formació Viària de l'SCT, Farners de Cruz, assenyala que "el plantejament de casos i situacions obertes és una bona forma de conscienciar els joves sobre mobilitat segura, perquè reflexionen i arriben a una conclusió després d'un procés d'avaluació de pros i contres". En aquesta línia, per dur a terme aquesta acció de sensibilització s'han utilitzat els materials audiovisuals d'educació viària elaborats per l'SCT *Marxa més segura* i *La cita i altres històries*.

L'acció es desenvolupa entre el 28 de novembre i el 18 de desembre i es plantegen cinc dilemes a través d'uns vídeos que es poden visualitzar en el microlloc web tv3.cat/dilemes, incorporat en els portals de Televisió de Catalunya i promocionat a través del canal de televisió juvenil 3XL. Els usuaris hi poden participar dient la seva i explicant com actuarien ells si es trobessin en la mateixa situació dels casos plantejats. A més, l'activitat compta amb la participació de l'educador viari Ramon Cos, que dialoga amb els concursants que plantejegen dubtes i preguntes.

Per complementar i reforçar aquesta campanya de reflexió per als joves, en el mateix web de l'acció es poden veure en format audiovisual els testimonis de sis víctimes d'accident de trànsit. Xavi Romero, Alba López, Mireia Sánchez, Cristina Reverté, Josep Roca i Marta Casajuana expliquen les seves colpidores històries després d'haver patit greus lesions medul·lars o cerebrals com a conseqüència d'un accident.

"Ara m'omple el que estic fent però tinc molta nostàlgia. Aquí som a casa, som al costat del camp i ve molta gent a fer fúting i quan els veig se me'n van les cames. Però collons!, les cames són aquí. Jo em sento amb capacitat mental per fer moltes coses, però el cos no m'acompanya. Estic presoner dins el meu somni." Aquestes paraules

són un fragment del vídeo de la història de Josep Roca que es pot visualitzar a tv3.cat/dilemes. Els usuaris també tenen la possibilitat de fer els seus comentaris a aquests testimonis, els quals interactuen amb els participants.

tv3.cat/dilemes. Tu decideixes

Sortim de festa? Un grup de joves es troben en un bar planejant anar de concert a la nit. En Marc s'ofereix per portar-los tots junts amb el seu cotxe. La Joana li pregunta si beurà alcohol i ell diu que sí, però que controla. La Joana no ho veu clar i proposa que els portin els seus pares al concert. Una altra noia del grup li diu que no *ratlli*, que el Marc encara que begui controla, i que les nits dels caps de setmana són per beure, ballar i lligar. Llavors l'Àlex s'ofereix a no beure gens d'alcohol durant tota la nit i a dur el cotxe del Marc, però aquest diu que el seu cotxe només el condueix ell. *I tu què faries?*

Ventafocs. La Teresa vol anar a una festa d'uns amics. Els seus pares la hi deixen anar, però a les dotze de la nit ha de ser a casa i l'acompanyaran els pares d'una amiga. A quarts de deu aquesta amiga es lesiona el peu i els seus pares la vénen a buscar. La Teresa decideix quedar-se a la festa i aprofitar el temps que li queda. Les hores passen volant i ja són quarts de dotze. Arribarà tard a casa. Un noi que va amb ciclomotor s'ofereix a porta-la i ella està a punt d'acceptar quan les amigues li diuen que aquest noi ha begut molt. *I tu què faries?*

Aquestes són dues de les cinc situacions obertes plantejades en l'acció de conscienciació de l'SCT: tv3.cat/dilemes.

PANELL DIVULGATIU

 Fina Araque

tv3.cat/dilemes. I tu què faries?

Participa-hi a
TV3.CAT/DILEMES

"El plantejament de casos i situacions obertes és una bona forma de conscienciar els joves sobre mobilitat segura, perquè reflexionen i arriben a una conclusió després d'un procés d'avaluació de pros i contres"

Farners de Cruz, responsable d'Educació i Formació Viària de l'SCT.

Campanya de Cerveceros de España



La carretera te pide SIN

La conducción y el alcohol son incompatibles.
Para no perderte en la carretera, marca cerveza SIN en tu camino.

Esta campaña forma parte de la iniciativa europea para reducir la mortalidad en la carretera European Road Safety Charter.
www.safetycharter.eu



Aquesta campanya de conscienciació recorda la possibilitat de beure cervesa 'sense' si es condueix



Sense alcohol, sí

Cada vegada prenem més begudes sense alcohol. Un estudi del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) apunta que el 4% dels conductors catalans beu més cervesa sense alcohol que fa cinc anys i, de fet, la meitat dels entrevistats considera que la cervesa 'sense' és una bona opció al volant. Per això, des de fa 11 anys l'associació empresarial Cerveceros de España fa la campanya "La carretera te pide SIN".

Aquesta campanya de conscienciació social esgrimeix la incompatibilitat de l'alcohol i la conducció i recorda a tots els bevedors de cervesa la possibilitat d'escollir la mateixa beguda, en la seva versió sense alcohol, com a opció segura al volant. Cerveceros de España, junt amb la Direcció General de Trànsit (DGT) i una quinzena d'entitats, va arrencar de nou aquesta campanya de cara a les festes patronals del juny i de l'estiu, amb la col·laboració directa de 2.000 estacions de servei i 6.000 autoescoles de tot l'Estat. La iniciativa va consistir en la col·locació de cartells i *stoppers* amb missatges de conscienciació a les estacions de servei. Així mateix, gràcies a la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), també es va fer arribar la campanya de manera preventiva a conductors novells i futurs, a fi de convidar-los a evitar qualsevol consum a l'hora de conduir.

Com a novetat, aquest any s'ha organitzat un concurs musical anomenat Tu SINTonia, amb l'objectiu que els participants componguin una cançó per a la campanya tot recordant a la societat que, si no volen renunciar a la cervesa quan condueixen, ha de ser sense alcohol.

Si beus no condueixis

L'1,6% dels conductors catalans condueixen després de beure alcohol. Així ho indica l'estudi del Servei Català de Trànsit *Alcoholèmies aleatòries per definir la taxa d'alcoholèmia mitjana dels conductors de la xarxa viària catalana*, amb dades del 2010. Aquest percentatge ha minvat respecte del 2009, en què la taxa era del 2,1% i respecte de l'any 2007, quan s'enfilava una mica més, fins al 2,3%.

Aquesta dada s'obté d'una estimació de l'índex d'alcoholèmia dels conductors catalans a partir d'una mostra aleatòria representativa

Dades 'sense'

Les dades presentades pel RACC en el marc de la campanya apunten que gairebé un 30% dels conductors consumeixen cervesa sense alcohol. L'estudi també indica que, d'aquests, un de cada dos ho fa quan agafa el cotxe, fet que vincula aquesta beguda als moments relacionats amb la conducció.

Una dada que encara preocupa és la que assenyala Xavier Ruestes, gerent de Programes de la Fundació RACC: "El 21% dels conductors afirmen que segueixen consumint begudes amb contingut alcohòlic en trajectes curts". Segons l'estudi, els conductors entre 18 i 25 anys són els que consumeixen més begudes amb contingut alcohòlic. Tot i això, la tendència apunta a una major conscienciació, ja que prop del 24% assegura que des de fa cinc anys pren menys begudes alcohòliques. Per això, Joan Aregio, director del Servei Català de Trànsit, recorda que "alcohol i conducció són un binomi incompatible i les estadístiques demostren que cada cop més aquesta afirmació és compartida per la majoria de conductors".

del conjunt de la població, mostra que descriu de manera bastant precisa els hàbits dels conductors a les nostres carreteres.

La reducció d'un 0,7% en el període que va des del 2007 fins avui podria estar motivada per la crisi econòmica, que ha obligat moltes persones a estrènyer-se el cinturó i a sortir menys. Això hauria reduït el nombre d'alcoholèmies positives. Aquesta tendència a la baixa és constant des de fa quatre anys, ja que cada cop més els conductors eviten beure si han de conduir.



PANEL DIVULGATIU



Mireia Camats

L'SCT fa memòria del més destacat d'una trobada que reforça la importància de la publicitat en la prevenció dels accidents

Voleu assabentar-vos del més destacat de la IV Jornada de Publicitat i Seguretat Viària? Voleu conèixer quins plantejaments publicitaris adopten altres països? Ara teniu la possibilitat de fer-ho a través del DVD recopilatori de la jornada que va celebrar-se el 13 de juliol passat. El Servei Català de Trànsit (SCT) l'ha distribuït entre els participants de la trobada perquè disposin de tota la informació d'una jornada que va servir per donar a conèixer els resultats de l'estudi elaborat per la Universitat de Girona (UdG) durant el 2010 a petició de l'SCT: *Tendències actuals de comunicació en seguretat viària en l'àmbit institucional*.

El DVD es pot veure a través de la pàgina web del Servei Català de Trànsit (http://www.gencat.cat/transit/jornades/publicitat_IV/) i s'ha estructurat en quatre apartats: presentació i conclusions, *making of*, documentació i galeria fotogràfica.

El primer bloc recull l'essència de la jornada, i recorda a l'usuari que les campanyes publicitàries institucionals constitueixen una eina imprescindible quant a seguretat viària.

Pel que fa al material consultable, convé destacar que el DVD inclou l'estudi elaborat per la UdG, així com les ponències de la periodista i documentalista Mònica Puntí ("El cas suec.

Una visió de comunicació transversal i integral"); del cap de l'Oficina del Pla de Seguretat Viària de l'SCT, Xavier Almirall ("La lluita contra la sinistralitat com a línia estratègica de l'acció de govern"), i de la treballadora social i coordinadora de l'Associació Catalana de Traumàtics Cranioencefàlics i Dany Cerebral (TRACE), Lourdes Andreu ("La intel·ligència emocional en la conscienciació viària").

La galeria fotogràfica conté una selecció de més d'una cinquantena de fotografies. Mostren el desenvolupament de tota la jornada, així com les intervencions més destacades. També es pot consultar l'apartat *making of*; un resum en format vídeo de l'acte.

El DVD recull el material escrit, fotogràfic i audiovisual més rellevant d'una jornada que va aplegar un centenar de participants

El treball de l'Oficina de Premsa i Comunicació de l'SCT per reduir la sinistralitat viària a Catalunya



Marta Carbó

Des de l'Oficina de Premsa i Comunicació del Servei Català de Trànsit (SCT) es posa a l'abast dels ciutadans, a través dels mitjans de comunicació, tot allò que fa referència a la informació viària, ja es tracti d'incidències viàries, legislació o sinistralitat, entre d'altres. De fet, des de mitjan 2011, l'Oficina s'encarrega d'informar els periodistes especialitzats en temes de trànsit dels accidents mortals que s'han produït a la xarxa interurbana a través d'SMS i de comunicats de premsa.

També es desenvolupen campanyes comunicatives i de sensibilització. En concret, aquest 2011 s'han promogut dues grans campanyes publicitàries de conscienciació viària, la de Setmana Santa ("Encara hi ets a temps") i la que es va donar a conèixer a l'estiu i que portava per lema "Els accidents són per a tota la vida. Al volant, risc zero". A més, en el marc d'aquesta darrera s'ha rodat un spot específic per a motoristes. De fet, promoure la seguretat viària dels motoristes ha estat, enguany, una de les claus dels eixos

comunicatius de l'Oficina i s'ha endegat "motoambeny.cat", una acció dirigida a aquest col·lectiu.

També s'han organitzat la IV Jornada de Publicitat i Seguretat Viària i la IV Jornada de Víctimes d'Accidents de Trànsit, i s'han editat quatre números de la revista *Infotrànsit*, que aquest any s'ha digitalitzat i ha incorporat nous continguts audiovisuals. Finalment, quant a les accions d'enllaç que des de l'Oficina s'han portat a terme al llarg del 2011

amb els mitjans de comunicació, cal destacar la gestió de peticions de periodistes sobre informacions relacionades amb el trànsit a Catalunya (entorn d'un miler), la locució de cròniques per a ràdios (més de 800 cada mes) i l'organització de rodes de premsa, així com la redacció de notes i dossiers (prop de 200 documents en total). Darrere de totes aquestes tasques hi ha l'objectiu d'assolir any rere any la màxima repercussió entre la ciutadania per aconseguir unes carreteres cada vegada més segures.

Motos de gran cilindrada

L'ordre estableix que cal superar cursos de nou hores

Entra en vigor la normativa que regula la formació per accedir gradualment al permís de classe A

Aquest estiu ha entrat en vigor la normativa que regula la formació per a l'accés progressiu al permís de conduir de classe A, el corresponent a les motocicletes de gran cilindrada. Fins que va entrar en vigor el nou Reglament general de conductors, aprovat pel Reial decret 818/2009, de 8 de maig, per poder conduir qualsevol motocicleta sense limitació de potència ni de relació entre potència i pes, calia tenir una experiència de dos anys en el permís de classe A limitat a la conducció de motocicletes amb una potència no superior a 25 kW i una relació potència/pes de fins a 0,16 kW/kg. Transcorregut aquest termini, l'expedició del permís sense limitació es produïa de forma automàtica. L'experiència, però, no va donar els resultats esperats i va exigir una normativa que regulés la formació per accedir a les motos de gran cilindrada.

Coneixements teòrics i pràctics adequats per garantir una conducció segura

El 31 d'agost del 2011 es va publicar al BOE l'Ordre INT/2323/2011, de 29 de juliol. Aquesta normativa regula els termes de la formació necessària per a l'accés progressiu al permís de conduir de classe A, tal com determina l'article 5.4 del Reglament general de conductors, aprovat pel Reial decret 818/2009, de 8 de maig.

Entre els aspectes més rellevants, l'Ordre estableix que cal superar cursos de nou hores de durada, que s'han distribuït de la manera següent:

- Un primer bloc de coneixements teòrics: teoria general (una hora i mitja) i conscienciació i sensibilització (una hora i mitja).

- Un segon bloc de pràctiques: maniobres en circuit tancat (quatre hores) i circulació en vies obertes al trànsit general (dues hores).

Els exercicis pràctics es fan amb motocicletes sense sidecar de cilindrada no inferior a 600 cc i una potència no inferior a 40 kW. Així mateix, cal destacar que la formació pràctica en circulació es fa en vies obertes al trànsit un cop que l'aspirant ha completat la formació teòrica satisfactòriament i la formació pràctica de maniobres en circuit tancat.

La formació per obtenir el permís de classe A, la poden impartir tant les escoles particulars de conductors autoritzades d'acord amb la seva normativa específica com altres centres de formació en les condicions que es determinin reglamentàriament.

FORMACIÓ PER A L'ACCÉS GRADUAL AL PERMÍS DE CLASSE A

CONEIXEMENTS TEÒRICS (3 hores)



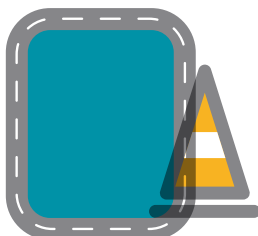
Teoria general (1 hora i mitja)

- Equipament mínim de protecció
- Coneixement i estat del vehicle
- Control de l'accelerador i del fre
- Trajectòria dels revolts
- Conducció amb passatger

Conscienciació i sensibilització (1 hora i mitja)

- Els accidents de trànsit
- Actuació en cas d'un accident de trànsit
- Factors de risc
- Aptituds i capacitats bàsiques per a una conducció segura
- Conducció en condicions meteorològiques adverses
- Conducció preventiva

CONEIXEMENTS PRÀCTICS (6 hores)



Maniobres en circuit tancat (4 hores) i circulació en vies obertes al trànsit general (2 hores)

- Preparació i comprovació tècnica del vehicle en relació amb la seguretat viària (ajustament de la indumentària de protecció i comprovació de l'estat dels pneumàtics, frens, sistema de direcció, nivell d'oli, catadiòptrics, etc.).
- Maniobres especials de la prova amb incidència en la seguretat viària (execució de com a mínim dues maniobres a poca velocitat i dues més a velocitat elevada, realització de dos exercicis per comprovar l'ús dels frens davanter i posterior, etc.).
- Comportaments en circulació (conducció en vies rectes, en revolts, en cruïlles; entrades i sortides d'una autopista; pràctiques d'avançament, etc.).

Es detecta un ús indegut dels ciclomotors elèctrics com a bicicletes de pedaleig assistit

En els darrers temps, la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra ha detectat la presència de ciclomotors elèctrics a la via pública que s'han venut com a bicicletes de pedaleig assistit. Això suposa un perill per preservar la seguretat viària, sobretot perquè els usuaris poden circular sense portar la documentació pertinent.

Diferències legals entre bicicletes de pedaleig assistit i ciclomotors elèctrics

El Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles defineix la bicicleta amb pedaleig assistit com una bicicleta que utilitza un motor amb una potència no superior a 0,5 kW com a ajuda a l'esforç muscular del conductor. Aquest motor ha d'aturar-se quan el conductor deixa de pedalejar i quan la velocitat supera els 25 km/h.

Tenint en compte el Reial decret 2406/1985, de 20 de novembre, els vehicles que no compleixen aquests requisits tenen la consideració de ciclomotors elèctrics. Per tant, han de comptar amb el permís de conduir o llicència de conducció de la categoria AM, la targeta d'inspecció tècnica de vehicles, el permís de circulació i l'assegurança del vehicle. A més, el conductor ha de circular amb el casc de protecció homologat. El problema, però, és que s'han fet passar alguns ciclomotors elèctrics com a bicicletes de pedaleig assistit i els usuaris desconeixen que han de portar la documentació pertinent.

L'ús de ciclomotors elèctrics com a bicicletes pot comportar denúncies penals

El cap de l'Àrea Regional de Trànsit de Ponent, l'inspector Jordi Batista Ramon, explica que "s'ha detectat la venda de ciclomotors de propulsió elèctrica amb aparença d'escúter en forma d'enviaments provinents de la Xina relativament econòmics. "De moment, no s'han fet denúncies perquè els usuaris desconeixien el tipus de vehicle que estaven conduint. Havien comprat ciclomotors elèctrics pensant que eren bicicletes", explica.

No obstant això, la detecció d'aquesta situació ha comportat que el Grup de Recerca i Documentació (GRD) de l'Àrea Regional de Trànsit de Ponent hagi fet un estudi de la tipologia d'aquests vehicles, de la seva procedència, de la comercialització i del perjudici que pot causar a l'usuari d'aquests vehicles. "Estariem davant d'il·lícits penals", assenyala Batista. Si el que condueix aquest vehicle no té el permís AM per conduir ciclomotors (o l'A1, l'A o el B, que també ho autoritzen) pot ser denunciat penalment.

La penalització de les activitats industrials que afecten la seguretat viària

Així mateix, cal destacar que qualsevol activitat adreçada a distorsionar les característiques del vehicle és considerada una infracció de l'article 65.6 c) de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovada pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març. Per tant, fer passar un ciclomotor elèctric per una bicicleta és considerat una infracció molt greu i significa "incomplir les normes, establertes per reglament, que regulen les activitats industrials que afecten de manera directa la seguretat viària", sancionada amb una multa d'entre 3.000 i 20.000 euros.

L'inspector Jordi Batista Ramon mostra la seva preocupació. "Un sol establiment inspeccionat a la comarca del Segrià ha fet una cinquantena de vendes d'aquests ciclomotors elèctrics. A més, s'ha localitzat un distribuïdor amb un centenar d'unitats preparades per a la venda a la comarca de la Noguera", detalla.



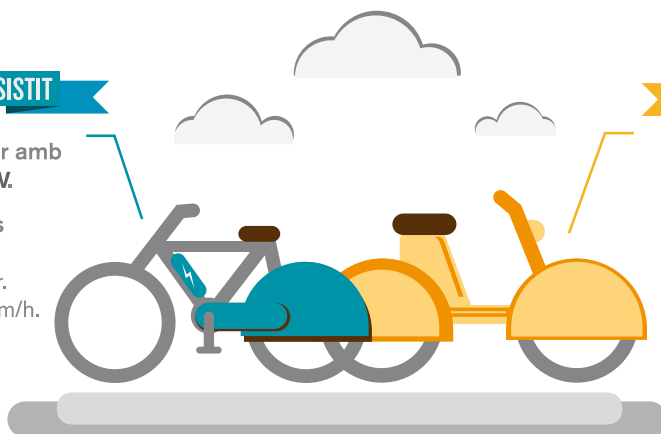
Reials decrets 2822/1998 i 2406/1985

Fer passar un ciclomotor elèctric per una bicicleta de pedaleig assistit és una infracció molt greu i es pot sancionar amb una multa d'entre 3.000 i 20.000 euros

Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre:

LA BICICLETA AMB PEDALEIG ASSISTIT

- Vehicle que utilitza un motor amb potència no superior a 0,5 kW.
- El motor s'ha d'aturar en els casos següents:
 - Quan es deixa de pedalejar.
 - La velocitat supera els 25 km/h.
- No supera els 40 quilos.



Reial decret 2406/1985, de 20 de novembre:

CICLOMOTORS ELÈCTRICS

- Vehicles que no compleixen els requisits anteriors.

* Els usuaris han de tenir el permís de conduir o llicència de conducció de la categoria AM com a mínim, la targeta d'inspecció tècnica de vehicles, el permís de circulació i l'assegurança del vehicle. També cal circular amb el casc de protecció homologat.

 Marta Carbó

Mesures per millorar la qualitat de l'aire

 Departament de Territori i Sostenibilitat



Assumpta Farran, directora general de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat (TES).

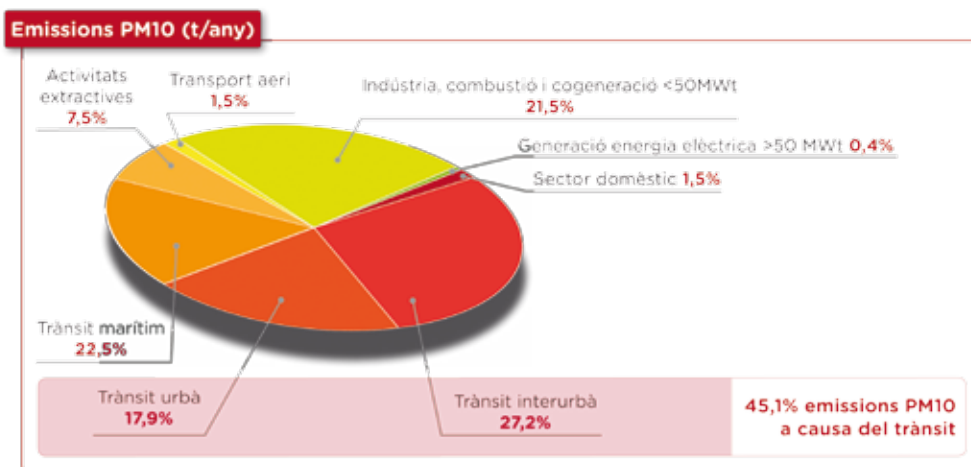
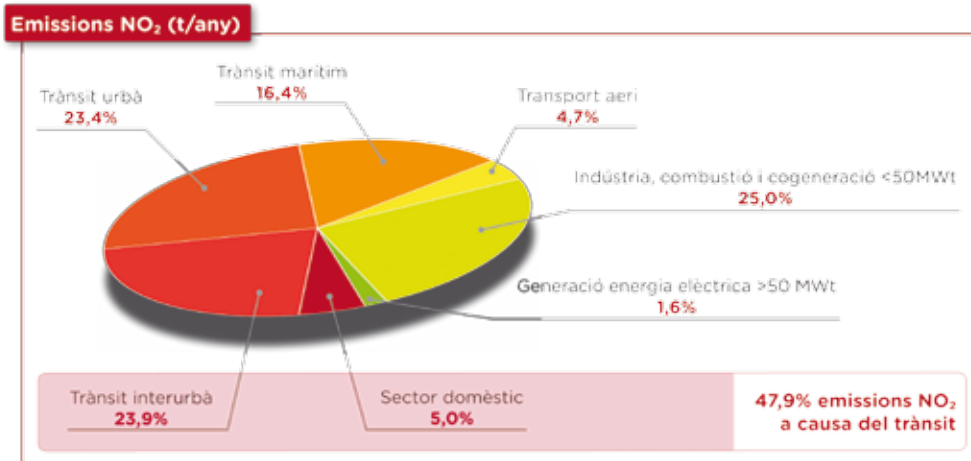
El PQA 2011-2015
persegueix de forma clara
treure vehicles del centre
de les ciutats i fer més
nets els que hi quedin

Menys cotxes i més nets, objectiu del nou pla governamental

El nou Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire (PQA) 2011-2015 inclou 34 mesures que cal aplicar (19 relatives a l'àmbit del transport terrestre i la mobilitat) i quatre més per als casos d'episodis ambientals. El Govern de la Generalitat preveu que, si s'aplica aquest paquet de mesures, en quatre anys es podria aconseguir una reducció de les emissions del 20% de diòxid de nitrogen (NO₂) i del 16% de les partícules inferiors a 10 micres (PM10), els dos contaminants principals de l'aire que a Barcelona i a l'àmbit metropolità superen els límits establerts per la Unió Europea (UE).

Assumpta Farran, directora general de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat (TES), assegura que “el pla és valent, s'entén, incentiva i, sobretot,

persegueix de forma clara treure vehicles del centre de les ciutats i fer més nets els que hi quedin, així com actuar de forma contundent en els moments pitjors”.



I és que en aquest problema de contaminació atmosfèrica urbana s'ha resolt que el trànsit hi té molt a veure. Per això, el Govern de la Generalitat de Catalunya ha projectat un pla d'acció en què més del 70% de les mesures van encaminades a reduir el parc de vehicles que circulen en els entorns urbans i a fer més sostenibles aquests vehicles, en el sentit que siguin més nets quant a matèria de contaminants en ciutat. Tot plegat, a través de mesures que principalment incentivin aquests objectius “amb la col·laboració del ciutadà”. “Amb el parc automobilístic tan dominat pel dièsel que tenim, l'opció de prohibir és molt conflictiva. El pla vol canviar la tendència del parc, equilibrant la balança dels combustibles on

ara predomina el gasoil, abans de començar a prohibir”, apunta Farran en aquest sentit. Així doncs, el PQA 2011-2015 no obliga a restriccions de circulació als vehicles més contaminants. Cal tenir en compte que els vehicles més contaminants per NO₂ i PM10, els contaminants que cal reduir, no són els més vells, com podria semblar. Així es constata en l'etiquetatge dels vehicles en cinc categories que preveu l'Estat, uns distintius que diferenciarien els vehicles segons les emissions que produeixen quan circulen, un fet lligat al combustible que s'està cremant. Amb això, per exemple, els vehicles de gasolina amb una antiguitat de 19 anys obtindran millor puntuació que cotxes nous de gasoil.

Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire 2011-2015. Objectius principals i mesures destacades



Objectiu 1

Potenciar, incentivar i impulsar el transport públic, urbà i interurbà.



Objectiu 2

Afavorir l'intercanvi modal, la diversificació energètica i l'ús racional del vehicle privat.

Foment d'una major ocupació del vehicle privat:

- Creació d'un portal web de cotxe compartit.
- Promoure la utilització de determinats carrils bus per part dels vehicles d'alta ocupació (VAO) amb tres o més ocupants, en dies feiners i horaris concrets.
- Peatges amb tarifa en funció de l'ocupació (VAO 3+).

Entrada en servei del carril BUS-VAO de la C-58 durant la vigència del pla.

Fer de la moto elèctrica un referent a Catalunya: l'objectiu és que l'any 2020 el 70% de les motos urbanes noves siguin elèctriques.



Objectiu 3

Reduir la contaminació del parc de vehicles.

Control als vehicles més contaminants:

- Afectarà camions, autobusos, furgonetes i turismes: els agents de l'autoritat podran sancionar els vehicles que visualment emetin més contaminants i requerir-los que redueixin les seves emissions. Aquesta reducció s'ha de comprovar mitjançant un control d'opacitat de les ITV en un període inferior a un mes.

Distintiu per a flotes de transport:

- Creació del distintiu ambiental per a flotes de transport amb criteris ambientals.

Reducció del cost del peatge per a vehicles nets; NO₂, PM10 i CO₂:

- Establir una tarifa en funció de la tecnologia del vehicle i considerar avantatges per als vehicles menys contaminants i més eficients energèticament.



Episodis de contaminació:

El PQA 2011-2015 preveu actuacions diferenciades quan es produeixen situacions de mala dispersió atmosfèrica que facin empitjorar els índexs de qualitat de l'aire. En aquest sentit, a banda d'actuar en les principals activitats industrials i energètiques de la regió metropolitana de Barcelona, s'aconsellarà a la població que no empi el vehicle privat (o que n'utilitzi un de net, si en té) i s'activarà la limitació màxima de velocitat a les vies amb sistema de velocitat variable.

Ara l'Infotrànsit també en línia!

www.gencat.cat/transit/infotransit



Amb l'Infotrànsit digital podràs:

- Fer una cerca ràpida de continguts
- Accedir a altres webs
- Reproduir vídeos
- Fer consultes relacionades
- Afegir notes
- Compartir-lo...

I tot això amb el vostre dispositiu preferit! (Mac o PC)

Guàrdia Urbana de Tarragona



© Oriol Baylina

“La seguretat viària és una prioritat de la Guàrdia Urbana de Tarragona des dels seus inicis, fa més de 150 anys”

Com no podia ser d'una altra manera, tractant-se de la històrica ciutat de Tarragona, la seguretat viària és des de fa molts anys una prioritat de la Guàrdia Urbana. De fet, tal com explica el cap de Trànsit de la Policia Local tarragonina, Antonio Gómez, “la regulació del trànsit va ser un dels motius de la creació de la Guàrdia Urbana ja fa més de 150 anys”. El 2010 Tarragona va fer un pas més enllà en el seu compromís amb la seguretat i l'educació viària amb la signatura de la Carta europea de la seguretat viària. Aquest 2011, més de 12.000 alumnes de la ciutat rebran diverses sessions d'educació viària. De fet, el programa anual per a la mobilitat segura de la Policia Local de Tarragona s'està convertint en un referent en la matèria.

La preocupació pel trànsit dins de Tarragona ve de lluny. Des de la creació del cos policial municipal, “un dels objectius principals era regular el pas dels carros per a la seguretat de tothom. En el centre històric de la ciutat encara es conserva alguna senyalització de prioritat de pas d'un carro sobre un altre”, destaca el cap de Trànsit. Des d'aquells temps del segle XIX, la capital tarragonina ha evolucionat molt, tot i que sempre dins dels límits que permet la seva situació dalt d'un turó.

Tarragona té un nucli urbà en el qual gairebé no s'hi poden fer actuacions d'infraestructures viàries i la ciutat creix sobretot pels barris situats més a la perifèria. Davant d'aquestes característiques, que podrien propiciar una mobilitat molt basada en el transport privat de les rodalies cap al centre, Tarragona està fent esforços per alliberar la ciutat del cotxe mitjançant “zones dissuasives d'estacionament a les entrades de la ciutat que són gratuïtes o de cost assequible, i també a través del foment del transport públic, amb l'ampliació de la seva flota i línies”, apunta Gómez. La capital tarragonina també està treballant per promoure l'ús del ciclomotor i la motocicleta pels avantatges que té en la descongestió, sobretot al centre de la població, i en aquesta línia s'han ampliat les zones d'aparcament d'aquests vehicles en detriment de les d'automòbils. A més, allà on hi ha espai i el terreny és més pla, en els barris, s'han construït carrils bici per incentivar l'ús d'aquest transport ecològic.

Els controls policials

Les característiques de l'estructura de la capital tarragonina afecten la distribució de la feina de la Policia Local. “Al centre

de la ciutat, la prioritat és actuar sobre els conductors que estacionen malament i que poden entorpir el trànsit”, puntualitza el sotsinspector Gómez. I, de fet, aparcar malament (en doble fila, en el pas de vianants, en zona de càrrega i descàrrega, a la parada d'autobús, etc.) és la infracció que més cometten els tarragonins: durant el 2010, més de 8.000 vehicles van ser retirats amb grua per aquest motiu.

D'altra banda, en les vies d'accés als barris és on la Policia Local de Tarragona du a terme la majoria dels controls de velocitat i d'alcoholèmia. El 2010 un total de 73.528 vehicles van ser controlats per radar i es van fer 4.867 proves d'alcoholèmia dins de Tarragona. Antonio Gómez assegura que “aquests controls que es programen cada dia han fet que la sinistralitat s'hagi reduït substancialment els darrers anys”. També apunta que actualment Tarragona, en termes generals, no és una ciutat en què els conductors s'excedeixin en la velocitat: “Al centre gairebé no es pot córrer i a les vies d'accés als barris on es podria prémer l'accelerador s'han fet actuacions adequades com la instal·lació de reductors, a banda d'una vigilància policial constant que dissuadeix molt”.

A més, la Policia Local de Tarragona també fa controls dels vehicles que transporten matèries perilloses, atès que als afores de la ciutat hi ha un dels complexos químics més importants d'Europa: “Tenim més risc del normal que es produeixi un accident de trànsit amb un camió que transporti matèria catalogada de perillosa i hem d'estar preparats per col·laborar amb els Mossos d'Esquadra si això succeeix”, assenyala el sotsinspector.

Fitxa tècnica de la Guàrdia Urbana de Tarragona

Regidoria: Seguretat Ciutadana

239 policies: 3 intendents majors, 5 sotsinspectors, 4 sergents, 28 caporals i 199 agents

6 divisions: Trànsit, Proximitat, Seguretat Ciutadana, Planificació, Tècnica i Prevenció i Seguretat

Parc de vehicles (52): 15 cotxes patrulla, 8 cotxes de paisà, 26 motocicletes i 3 furgonetes

PLSV: 2006

Seu: Avinguda Prat de la Riba, 37 (nova comissaria en construcció)

Fitxa tècnica del municipi

Comarca: Tarragonès

Extensió: 65,2 km²

Població: 140.184 habitants (2010)

Parc de vehicles: 87.928 (2010)

Sinistralitat

L'any 2010, dins de Tarragona, es van registrar 35 accidents de trànsit de gravetat, dos dels quals van ser mortals, un per atropellament i l'altre per sortida de via. D'aquests 35 sinistres greus, 17 van ser atropellaments i per aquest motiu "des de la Guàrdia Urbana s'incideix en els vianants i la seva vulnerabilitat a través de campanyes de sensibilització i, sobretot, a través de l'educació viària", destaca Gómez. Tot i això, diu, "Tarragona no és una ciutat que registri una accidentalitat elevada amb ferits de gravetat. El que més hi ha són petites topades a les hores punta, quan hi ha aglomeració de trànsit, i són accidents que normalment tenen més conseqüències en els embussos que repercussions personals".

Carta europea

Precisament, en aquest camí per aconseguir reduir els accidents de trànsit, l'any 2010 Tarragona va fer un pas endavant amb la signatura de la Carta europea de la seguretat viària. Amb l'assumpció d'aquest document, la capital tarragonina es va refermar en el seu compromís amb la seguretat i l'educació viàries. La Carta europea de la seguretat viària és una plataforma participativa integrada per més de 1.700 empreses, associacions i autoritats públiques d'Europa que s'han compromès a portar a terme accions concretes amb l'objectiu comú de contribuir a la disminució de la sinistralitat viària.

Amb aquesta signatura, Tarragona es va comprometre a millorar la senyalització de la

ciutat, a controlar (i, si cal, reparar) les vies, i a crear una comissió de mobilitat amb la participació de tot tipus d'organitzacions relacionades amb el trànsit, entre altres mesures. Per part seva, la Guàrdia Urbana es va comprometre a intensificar els controls policials de velocitat, alcoholèmia, drogues i transport escolar; a participar en el programa de mesures penals alternatives per delictes de trànsit; a dur a terme un projecte d'educació viària que arribi a més alumnes, i a celebrar una fira d'educació viària, entre altres accions.

Aquesta ampliació de les activitats, sobretot pràctiques, en matèria d'educació i formació viària per part de la Policia Local de Tarragona prendrà embranzida quan entri en funcionament el parc d'educació viària que s'està construint al costat de la nova comissaria de la Guàrdia Urbana. Està previst que ambdues infraestructures, les dependències policials i el circuit viari, situades a l'entorn de l'Hospital Joan XXIII, estaran operatives l'any vinent. En uns terrenys de 4.000 m² hi haurà aquest parc d'educació viària on es faran diversos carrers, amb senyals verticals, marques viàries horitzontals i fins i tot semàfors per simular situacions de conducció real. El coordinador d'Educació Viària de la Guàrdia Urbana, Juan Carlos Borrachero, explica que "serà un espai idoni per treballar en la circulació dels alumnes amb bicicletes i ciclomotors de forma segura i donarà un plus a les sessions pràctiques d'educació viària de la Guàrdia Urbana de Tarragona". Possiblement aquest parc també el podran utilitzar centres escolars de tot el Tarragonès, i fins i tot autoescoles.



"Tarragona no és una ciutat que registri una elevada accidentalitat greu, el que més hi ha són petites topades a les hores punta"

Sotsinspector Antonio Gómez, cap de Trànsit



"La recompensa a la nostra feina és sentir que un nen diu a la seva mare que no travessi el pas de vianants perquè el semàfor és vermell"

Juan Carlos Borrachero, coordinador d'Educació Viària de la Guàrdia Urbana

L'educació viària a Tarragona, un referent

La intensa feina en matèria d'educació viària que la Policia Local de Tarragona està duent a terme a gran part dels centres escolars tarragonins, sobretot des de fa quatre anys, està convertint el cos en un referent en aquest camp. La unitat d'Educació Viària de la Guàrdia Urbana de Tarragona està formada per tres monitors i un coordinador. Amb aquest equip i sota el lema "l'Educació viària ha de ser divertida", enguany arribaran a més de 12.000 alumnes de 33 centres de primària i 20 instituts de la capital tarragonina. Cada escolar rebrà un total de tres sessions d'educació viària al llarg del curs escolar. "Les dues primeres són més teòriques i amb continguts adaptats a l'edat i la tercera sessió sempre es fa fora de l'aula i serveix per posar en pràctica el que els hem explicat abans", apunta el coordinador d'Educació Viària, Juan Carlos Borrachero.

La mobilitat segura per als infants tarragonins té una cara, la del ninot Guillem. El Guillem és la mascota que acompanya els monitors en

les activitats extraescolars d'educació viària i ja s'ha convertit en tota una icona de la seguretat viària a la ciutat. A més, la imatge del Guillem decora el vehicle amb què els monitors van a les escoles a fer les sessions. "Alguns pares s'alarmaven quan veien el cotxe policial a la porta del col·legi i vam adoptar aquesta mesura", destaca Borrachero.

La Guàrdia Urbana de Tarragona disposa de diversos materials didàctics per fer les activitats de mobilitat segura, com ara un joc de l'oca, dos simuladors de ciclomotor i fins i tot un autobús de l'Empresa Municipal de Transports, decorat amb lemes d'educació viària i la imatge del ninot Guillem, que serveix per projectar audiovisuals sobre seguretat viària a nens i pares. Borrachero explica que la recompensa a tota la feina que fan "és, per exemple, sentir que un nen diu a la seva mare que no travessi el pas de vianants perquè el semàfor és vermell i la policia ha dit que és molt perillós".



Ajuntament de Tarragona



(1) Una de les monitores de la Guàrdia Urbana de Tarragona fent una sessió de mobilitat segura als alumnes de sisè de primària del col·legi August Cèsar. (2) La mascota Guillem, icona de l'educació viària a Tarragona.



Sílvia del Amo

LA VANGUARDIA DIGITAL (Dimarts, 27 de setembre del 2011)

Redactor: Redacció (Barcelona)

La UPC dissenya una pròtesis per ajudar a caminar a afectats de lesió medular

Un equip de la UPC ha desenvolupat una pròtesis activa de rodilla i tobillo per ajudar a caminar a persones amb lesions medul·lars incompletes.

El projecte permetrà millorar l'autonomia del pacient, millorant la seva qualitat de vida, amb més lleugeresa i serà més econòmic. "Els pacients a qui està destinat aquest tipus de dispositiu tenen un control limitat del moviment de les articulacions de la rodilla i del tobillo", explica el investigador de la UPC Josep Maria Font, responsable del disseny del primer prototip, segons una nota de premsa.

La pròtesis activa incorpora dos sistemes independents per a l'actuació i el bloqueig de l'articulació. Actualment les que més s'utilitzen són les passives, que no assisteixen externament el moviment de la rodilla.

LA RIOJA (Dimecres, 19 d'octubre del 2011)

Redactor: José Luis Álvarez

Mujeres al volante... conductora prudente

¿Quién conduce mejor, los hombres o las mujeres? Dos estudios europeos parecen corroborar el tópico de que ellas tienen más problemas al volante. Sin embargo, y echando mano de los datos objetivos sobre siniestralidad e infracciones, esas tesis distan mucho de la realidad. [...] En España todo es muy diferente y los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) así lo avalan. Desde el departamento que dirige Pere Navarro se opina desde los resultados, y estos muestran que durante los cinco años de implantación del carné por puntos 4,1 millones de conductores fueron sancionados con la pérdida de créditos; de estos, el 79% fueron hombres y solo el 21% mujeres. [...] Según el portavoz de la DGT, esto es debido a que las mujeres "son más prudentes a la hora de conducir. Tal vez sea porque les falta el grado de competitividad que sí tienen los hombres" o porque la mayoría no sea tan decidida como sus pares masculinos.

EL PUNT AVUI+ (Dijous, 3 de novembre del 2011)

Redactor: Redacció Madrid

La conducció sense alcohol s'imposa entre els joves

Els joves de l'Estat espanyol d'entre 18 i 30 anys cada vegada es van conscienciant més del perill que comporta conduir ebri, i un 61% asseguren que no beuen si han de conduir, un percentatge que quasi duplica el del 2001 (34%). Aquesta és la principal dada feta pública ahir per la Federació Espanyola de Begudes Espirituoses (FEBE) en el desè aniversari del seu programa Los Noc-turnos, que té com a objectiu potenciar la figura del conductor alternatiu, que consisteix a escollir cada nit un amic que es compromet a no beure per conduir. [...] "Els joves viuen en la cultura de la incompatibilitat de l'alcohol i la conducció interioritzada", afirmava ahir Pere Navarro, director general de la DGT.

EL PERIÓDICO DE CATALUÑA (Dilluns, 14 de novembre del 2011)

Redactor: Cristina Buesa

"A la presó n'he après"

"No vull saber res del que heu fet perquè no sóc jutge. Aquí dins no veureu res estrany, però sí impactant, us aviso. L'objectiu que avui sigueu aquí és que quan sortiu de la presó us penseu dues vegades les coses abans de conduir el cotxe o la moto. I que expliqueu allà fora quines poden ser les conseqüències de fer el cafre a la carretera", explica a boca de canó de bon començament Lourdes Andreu, la treballadora social i ànima de Trace, l'Associació Catalana de Traumàtics Cranioencefàlics i Dany Cerebral. [...] Després, en entrar a la sala de l'associació Trace, ell i els seus companys descobriren que el dany cerebral adquirit, és a dir, les lesions irreversibles que pateix el cervell per un impacte, afecten la memòria, la parla i la mobilitat, entre molts altres aspectes. [...] "Ara que ja fa un temps que sou a presó sabeu què és estar privats de llibertat. Penseu que ells estan empresonats als seus cossos per sempre", prossegueix la infatigable Lourdes Andreu.

Sis nous cinemòmetres de tram entraran en funcionament el 2012

L'1 de desembre del 2009 entrava en funcionament, al túnel de Vielha, el primer sistema de l'Estat espanyol de control de la velocitat mitjana per tram. L'objectiu d'aquest mètode és detectar els infractors que excedeixen la velocitat permesa en tot el recorregut del tram controlat, fet que el diferencia dels radars convencionals, que només mesuren l'excés de velocitat d'una forma puntual. Per aquest motiu, el Servei Català de Trànsit (SCT), com recull el Pla de seguretat viària 2011-2013, ha decidit estendre aquesta tecnologia amb la instal·lació de 15 equips nous al conjunt de la xarxa viària catalana en aquesta legislatura.

El sistema de control de velocitat mitjana per tram es basa en un mètode sofisticat de reconeixement de matrícules. El sistema calcula la velocitat mitjana a la qual ha circulat el vehicle des de l'inici fins al final del tram i fa una doble lectura de la matrícula, controlant la distància recorreguda i el temps que es triga a fer-la a la velocitat legal. Es pretén aconseguir, d'aquesta manera, que els conductors no redueixin la velocitat quan passen per un cinemòmetre fix ja conegut, sinó que mantinguin la velocitat per sota dels límits establerts en tot el tram controlat. Amb això es vol garantir la seguretat en tota la longitud del tram de manera uniforme i de manera més eficient que si s'hagués fet amb radars puntuals.

Noves ubicacions

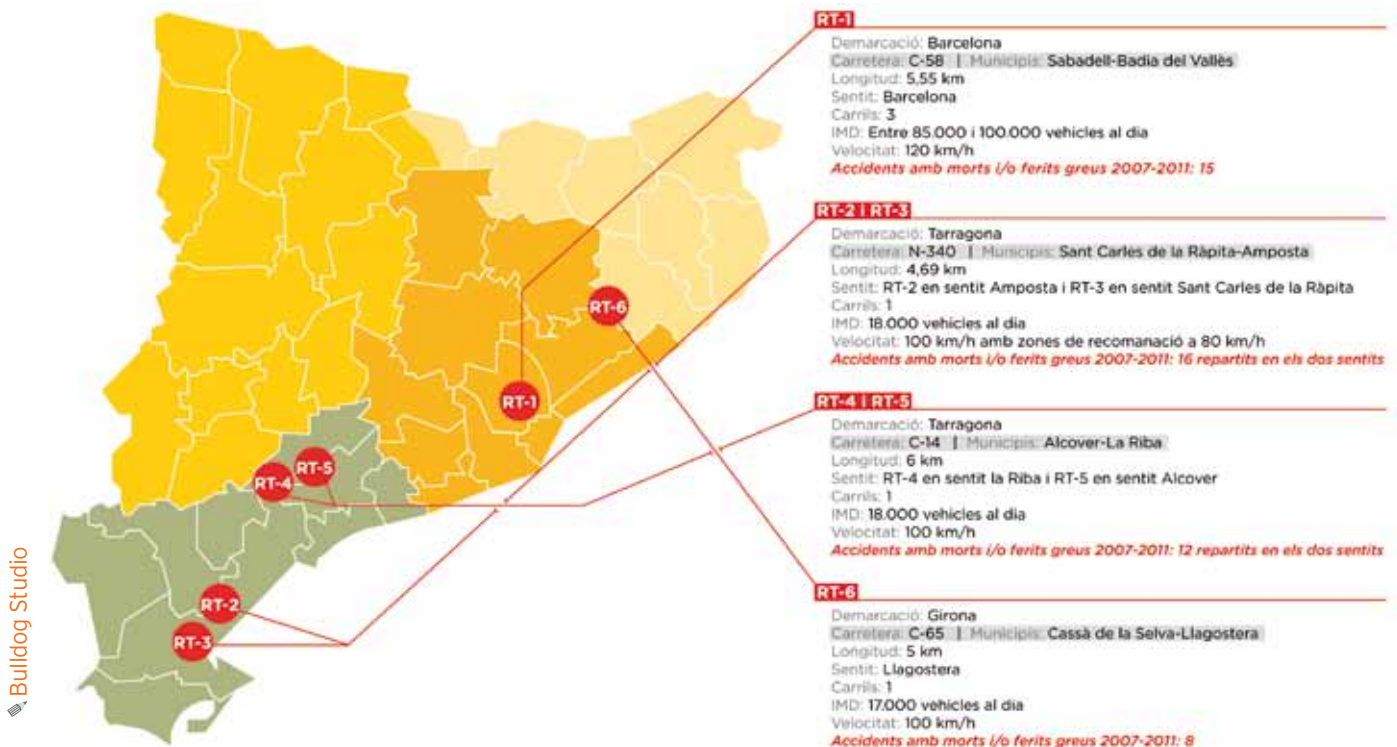
L'any vinent s'instal·laran aquests controls a sis trams de quatre vies diferents. La selecció dels llocs s'ha efectuat mitjançant un procés informàtic elaborat per l'SCT que avalua la sinistralitat que es concentra en uns trams delimitats a tota la xarxa viària del país. A l'hora d'escollir els trams també s'ha tingut en compte l'equilibri territorial, per tal d'evitar el biaix que suposa l'elevat volum de trànsit de l'àrea metropolitana de Barcelona. A banda dels resultats obtinguts informàticament, també s'han considerat les propostes de tram que aporten diversos organismes, com els serveis territorials de l'SCT, la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra - o la Direcció General de Carreteres del Departament de Territori i Sostenibilitat. Finalment s'ha fet un treball de camp per determinar si resulta viable instal·lar-los.

PARADA AMB...



Marta Carbó

Controls de la velocitat mitjana



Avantatges dels controls de velocitat per tram:

- Són un sistema de control més just per al conductor, ja que no depèn d'una mesura puntual sinó del comportament al llarg de tot un tram.
- Constitueixen una eina eficaç per reduir la sinistralitat i millorar la seguretat viària.
- Cobreixen de forma efectiva i eficient un tram sencer d'una via. Es controla més xarxa viària respecte dels radars puntuals.
- Complementen els sistemes de control convencionals, com els radars microones, piezoelèctrics i de làser.
- S'obtenen velocitats més igualades i uniformes al llarg de tot un tram.
- Si bé suposen un cost més elevat en termes absoluts que el radar simple, la relació de cost per quilòmetre és molt més econòmica.

Marta Casajuana Vives

**“Estaré amb la meva
germana tota la vida”**

Núria Casajuana, germana de la Marta



Les germanes Casajuana, d'esquerra a dreta, la Núria i la Marta.

Si voleu explicar-nos la vostra experiència com a víctima (o familiar) d'un accident de trànsit, poseu-vos en contacte amb l'Oficina de Premsa i Comunicació de l'SCT: 93 567 39 73/74 o premsasct@gencat.cat



 Heike Lohmeis

“Acceptar o resignar-se, resignar-se o acceptar. Te n'has d'oblidar. És així i punt”

Viure sense el brogit del carrer, sense la remor del mar. Privada de música, del plor d'un infant, d'una conversa entre amics. Sense poder dir “t'estimo” o de cridar “no m'enredis”. Sense poder acaronar un nadó o simplement agafar una cullera. Però amb la capacitat de somriure i de plorar. Amb l'opció que un teclat i una pantalla d'ordinador articulin les teves paraules, les teves frases, les teves divagacions. Que una mirada expressi més que molts mots buits. Aquesta és la vida que li ha tocat viure a Marta Casajuana Vives, que ha viscut 25 dels seus 41 anys sense poder parlar, sense sentir-hi i amb falta de flexibilitat a les extremitats per culpa d'un accident de motocicleta quan era una adolescent. Amb tot, “parlant” amb ella a través del teclat, tinc la sensació que accepta la vida que li ha tocat, ves quin remei, amb valentia, intel·ligència i sentit de l'humor.

La vida continua i punt. Les coses passen, i passen i no s'hi pot fer res. Acceptar-ho o no, això depèn de cadascú i del seu propi treball personal. Moltes vegades es qüestionà d'adaptar-s'hi i tirar endavant amb el que hi ha perquè no s'hi pot fer altra cosa. Marta Casajuana Vives i la seva família així ho van haver de fer amb la clara intenció que ni la sordesa, ni la mudesa, ni la falta de mobilitat de mans i peus de la seva filla mitjana li impedissin ser independent i fer el mateix que la resta.

La Marta conduïa una moto quan va xocar amb un turisme. Així ho relata ella mateixa des del seu ordinador: “Anava asseguda a la moto, a poc a poc. En un canvi de sentit, un cotxe massa ràpid va provocar l'accident. No havia begut alcohol ni pres drogues. El conductor del turisme anava ràpid, es va saltar un stop i també un semàfor”. Al xoc es va afegir el fet que no portava casc, fa 25 anys no era obligatori. I continua: “Vaig quedar sis mesos en coma. Quan vaig sortir-ne jo tenia 17 anys”. Un coàgul al cap podia derivar en moltes seqüeles que encara estaven per determinar. No podia parlar perquè la mandíbula se li va quedar oberta. Després d'uns dies de coma la situació ja va

prendre forma: traumatisme cranioencefàlic, problemes a la columna vertebral, en un peu... La noia que jugava a 'futbito', a bàsquet, que corria... es va quedar de sobte sense parla ni oïda, sense caminar... De sobte, en un instant, tot va canviar.

La pinya familiar

“Però jo tenia molta voluntat de caminar. No acceptava la cadira de rodes. Després de mil operacions i el cos cosit de cicatrius, semblo un robot”, m'escrivi per correu electrònic dies després de l'entrevista. Dos anys sencers a la Vall d'Hebron i a partir d'allà recuperació i més recuperació a casa. La mare i el pare de la Marta van bolcar-se a ajudar-la perquè es recuperés al màxim possible, però sobretot la mare tenia una obsessió: que fos al màxim d'autònoma i independent. Mentrestant, el pare, mecànic de professió, concebia diferents aparells per millorar la seva mobilitat. Fins i tot, li van construir una petita piscina perquè hi fes exercicis de recuperació. “Després de l'accident tot va girar entorn de la Marta i la seva recuperació. Es va fer el màxim possible a casa”, relata la seva germana Núria, ara a càrrec seu.

La mare, la Concepció, va tenir un objectiu clar i no va parar fins a aconseguir-lo: que la seva filla, tot i la seva situació, pogués valdre's per ella mateixa. Amb coratge de mare i una confiança cega en la Marta se'n va sortir. Així, junt amb l'Associació Catalana de Traumàtics Cranioencefàlics i Dany Cerebral (TRACE Catalunya), de la qual la Marta és usuària, van treballar la seva autonomia fins al punt que avui ella es desplaça amb metro sola a l'associació. La seva mare la va preparar progressivament perquè pogués arribar-hi sola. Primer se la mirava de lluny i, a poc a poc, quan ja la va veure segura, va deixar que hi anés sola. Actualment és la Núria qui l'acompanya fins al metro i després ella mateixa baixa i puja escales i arriba a TRACE.

Acceptar o resignar-se, aquesta és la qüestió

“Acceptar o resignar-se, resignar-se o acceptar. Te n'has d'oblidar. És així i punt”, sentència Núria Casajuana. I continua: “Superat, ho tinc; si penso en ella, no. Em sap greu”. Pronunciada aquesta frase, la Núria es gira, mira el bressol de la seva filla, nascuda fa un mes. “Em sap greu que ara no pugui agafar la nena.” Mirat així, la vida els ha jugat una mala passada. “Si els que pateixen l'accident no ho superen, els

del voltant no ho acceptem”, explica la Núria. “Quan la Marta té una baixada, li dic ‘no hi ha més collons, és així i punt’. Has de viure adaptant-te al que hi ha”.

Tu i jo, som quatre

Els Casajuana Vives van ajudar la Marta en la seva recuperació. Si es feia un viatge el feien tots junts. Fos el que fos ho feien plegats. Ara, sis anys després de la mort de la mare, i després que el pare tingués un ictus sense seqüeles, és la Núria qui s'ha fet càrrec de la seva germana. En té cura, l'acompanya quan fa recuperació a TRACE o allà on hagi d'anar i això ha condicionat, relativament, la seva vida. Ara ha tingut una filla amb el seu company i ens explica com va plantejar la situació quan van decidir estar junts: “Som tu i jo i la Marta. I ara la nena”.

Tots, inclòs el pare de la Marta i la Núria, viuen en una bonica casa a Malgrat de Mar al costat de la platja. Han fet de la seva situació quelcom normal que han traslladat al seu entorn. “Les persones que valen la pena s'adapten a tu.” Així, no deixen de fer viatges junts, sortir amb els amics o el que vulguin fer. Sense condicions, ni condicionants. “Estaré amb la meua germana tota la vida.”



“Jo tenia molta voluntat. No acceptava la cadira de rodes”

Marta Casajuana



Crònica d'una entrevista

La Marta

El dia que vam arribar a casa de la Núria i la Marta plovia a bots i barrals a Malgrat de Mar. El dia abans s'havia negat una de les rieres del poble. Saltant entre bassals d'aigua arribem a casa de les germanes Casajuana. La Núria ens obre amb cara d'espant: fa un moment, i per culpa de la tempesta, s'ha quedat tancada a l'ascensor. Pugem al pis de dalt, al menjador. Per la finestra, entre les gotes de pluja, veiem una petita piscina. En la foscor de la casa jeu profundament adormida la neboda de la Marta.

M'assec entre les germanes, la Marta a l'esquerra i la Núria a la dreta. Obrim l'ordinador. “Quants anys tens?”, faig broma, “16?” Riu amb ganes: “Ni 16, ni 26, en tinc 41”. Continuo: “Quin dia més lleig”, em mira i fa que no amb el cap. “Què has dinat?” Tira el cap endarrere, pensant. “Botifarra i puré, i cigrons.” Li somric i li comento que si menja tant s'engreixarà, li pico l'ullet. “No, sóc molt prima.” Riu. Em paro un moment i em miro les germanes, una rossa i l'altra morena. “No us assembleu, amb la Núria.” “Sí, els llavis”, contesta.

En tota aquesta conversa telemàtica la Marta riu amb ganes, si em despisto em dóna un copet al colze perquè llegeixi el que m'ha escrit. Amb tot, tinc la sensació que també llegeix els llavis. Començo l'entrevista amb la seva germana, mentre ella i la Heike, la nostra fotògrafa, xerren animadament i s'intercanvien les adreces electròniques.

En alguns moments la Núria s'emociona. Rebo un altre copet al colze: “La Núria està *drama*”. Riu. Me les torno a mirar, són dues dones de caràcter, fortes, intel·ligents. Pregunto a la germana mitjana si discuteixen. “De vegades fins i tot ens perseguim per esbronar-nos.” Me les imagino i em fa gràcia.

Acabada l'entrevista, fem la foto final de les dues juntes. Prèviament li he passat la meua adreça. Ens fem una abraçada. Emocionada i sobtada torno entre la tempesta a casa. Conduint i pensant sobre l'entrevista, em ve al cap la lletra d'una cançó de Bebe: «*El tiempo todo calma, la tempestad y la calma*».



 Marta Carbó

Seguretat viària dels motoristes

 Oriol Baylina



“La motocicleta és un vehicle que no permet concessions, ni a la persona que la condueix, ni a la superfície sobre la qual circula, ni al seu mateix manteniment”

Enric Escuder



Xavier Subias

Com es poden reduir els accidents de moto?

A diferència de la sinistralitat en general, que des de fa una dècada es redueix any rere any, els accidents de moto no han experimentat un descens sostingut en els darrers temps. Què cal fer per frenar l'accidentalitat dels motoristes? Dos dels punts clau són fomentar que s'evitin comportaments i conduccions de risc i conscienciar la resta de conductors. En parlem amb Enric Escuder, caporal de l'Àrea Central d'Investigació d'Accidents (ACIA) de la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra; Juan Carlos Toribio, vocal de l'associació Mutua Motera, i Manuel Haro, sotsinspector i cap de la Unitat d'Accidents de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

Quines són les mesures principals que poden influir en la millora de la seguretat viària dels motoristes?

Enric Escuder (EE): Conscienciar els motoristes i la resta de conductors que els usuaris de motocicleta circulen a llocs d'un vehicle amb un equilibri sempre precari: són el tercer col·lectiu pel que fa a fragilitat després de vianants i ciclistes. Cal practicar, per tant, una conducció defensiva per evitar la creació de situacions de risc innecessari. I també cal detectar precoçment aquelles situacions de risc que altres usuaris puguin generar. Hem d'adoptar sense reserves sistemes de seguretat activa a les motocicletes com ara l'ABS o el control de tracció. Utilitzar sistemes de protecció personal escaients i implantar contínuament sistemes de protecció de motoristes a la xarxa viària.

Juan Carlos Toribio (JCT): Sabem que hi ha tres tipus d'accident especialment representatius de les motocicletes: les col·lisions en el marc urbà i les sortides de via amb i sense caiguda prèvia a la calçada, especialment en trams interurbans corbs. També sabem que no hi ha cap fórmula màgica. L'estat de conservació de la carretera és importantíssim per a nosaltres. En seguretat activa, la senyalització, el traçat i l'adherència haurien de trobar-se en perfecte estat. Per altra banda, en seguretat passiva, la carretera ha de respectar les fórmules per minimitzar les lesions instal·lant sistemes de contenció adaptats a l'impacte d'un motorista. Pel que fa al vehicle, he de reconèixer que els fabricants han fet una bona feina. I nosaltres, els usuaris, portem molt de

temps aproximant-nos a la cultura d'evitació de riscos, però necessitem prendre més consciència de les formes segures de convivència entre diferents tipus de vehicles.

Manuel Haro (MH): Cal formació, entesa com a coneixement de les pròpies aptituds, de les característiques del vehicle que es condueix i de l'entorn on es du a terme aquesta conducció. Aquest coneixement hauria de fer que els motoristes s'avancesin a la situació de conflicte, és a dir, que la seva conducció fos previsora de les conductes dels altres usuaris.

Fins a quin punt és important que els conductors de motocicleta tinguin una formació específica i accedeixin de manera gradual a la conducció de motos de més cilindrada?

EE: Tan cabdal com és no conduir motocicletes o ciclomotors (ni cap altre vehicle, per descomptat) si no s'està en plenitud de facultats. Important com l'exercici responsable de la conducció del vehicle que comandem. Fonamental com anticipar-se a les accions de la resta dels usuaris de la xarxa viària. És tan clau com no abaixar mai la guàrdia, l'experiència ajuda però no evita patir un accident. Tanmateix, considero que la formació pràctica (atesa l'especial dinàmica de cada tipus de vehicle) hauria de ser *conditio sine qua non* per accedir a la conducció de qualsevol vehicle.

JCT: Conduir és una acció complexa que se circumscriu a un escenari igualment complex i que ens sotmet a constants riscos de lesió o dany. Actualment, la formació de conductors

de tota classe de vehicles passa per unes carencies significatives que demostren que ens trobem davant un sistema tan sols justificatiu i de mínims.

MH: És molt important pel que he dit abans. L'experiència en la conducció (pilotatge) dels vehicles de dues rodes s'ha de fer d'una forma gradual i, com es diu col·loquialment, "cremant etapes". A vegades hi ha conductors que després de portar una motocicleta de petita o mitjana cilindrada per ciutat s'adonen que no en necessiten una de més gran.

Què opina del fet que entre el 30 i el 40% dels accidents de moto en carretera no hi hagi cap altre vehicle implicat?

EE: La motocicleta és un vehicle que no permet concessions, ni a la persona que la condueix, ni a la superfície sobre la qual circula, ni al seu mateix manteniment. Qualsevol deficiència (una pressió incorrecta de pneumàtics, per exemple) pot comportar un ensurt anecdòtic o una caiguda de conseqüències fatals. No oblidem tampoc que hi ha hagut casos en què persones implicades en accidents, ometent el deure de socors, han abandonat el lloc dels fets aprofitant la circumstància que no havien arribat a impactar amb la motocicleta, tot i saber que eren responsables d'interceptar-ne la trajectòria.

JCT: L'estat de la via podria tenir relació directa amb aquests sinistres, però en l'actualitat les investigacions d'accident de trànsit es troben esbiaixades en aquest camp. No obstant això, sabent que per fer una bona lectura de riscos és necessària una investigació en profunditat (que no existeix), l'usuari pot adoptar mesures per endavant respecte a determinades situacions i fer una bona lectura de riscos associats a determinats perills... Ens falta més investigació, però també més i millor educació i formació.

MH: Això pot confirmar una mica el que he anat dient, potser no s'ha fet prèviament una valoració prou acurada de les pròpies aptituds, del vehicle que es porta ni de l'entorn en què es condueix, o de factors diversos a la vegada.

En els accidents amb altres vehicles implicats, pensa que hi ha prou conscienciació de la resta de conductors, sobretot de turismes, pel que fa als motoristes?

EE: En general sóc de l'opinió que no, llevat d'excepcions. No ja en els accidents, sinó en la conducció quotidiana, s'observa una greu mancança de consciència tant per part dels conductors de turismes com de motocicletes

i qualsevol mena de vehicle. Cal entendre el trànsit com el conjunt dels desplaçaments de tots els qui hi participem i no com el conjunt exclusiu de les "nostres" maniobres enfront de la resta. L'important no ha de ser que arribem nosaltres, sinó que arribem tots. I que això no succeeixi ha de ser motiu de preocupació de tothom.

JCT: No. Tornem a un problema del mateix sistema, el conductor del turisme desconeix la localització dels seus punts negres de visió perifèrica tant directa com a través del retrovisor i l'extrema vulnerabilitat del motorista, ciclista i vianant. El conductor del cotxe ha de buscar la motocicleta en el seu entorn, no n'hi ha prou amb mirar els retrovisors, de la mateixa manera que el conductor de la motocicleta ha d'assegurar-se que ha estat vist. Les campanyes de sensibilització i formació han de centrar-se en aspectes funcionals i ser capaces d'arribar sense dificultat al seu públic objectiu.

MH: No m'agrada fer distincions segons el vehicle que cadascú condueix, això no fa sinó enfrontar els uns amb els altres i radicalitzar les posicions, les opinions i generar prejudicis de l'un respecte a l'altre. A la carretera i a les ciutats s'ha de compartir l'espai amb educació i respecte. Hi ha qui respecta les normes i qui no ho fa. Les conseqüències de no fer-ho, en aquest cas, solen produir lesions, i de vegades molt greus.

Oriol Baylina



“No m'agrada fer distincions segons el vehicle que cadascú condueix. A la carretera i a les ciutats s'ha de compartir l'espai amb educació i respecte”


Manuel Haro

Juan Carlos Toribio



“El conductor del cotxe ha de buscar la motocicleta en el seu entorn, de la mateixa manera que el conductor de la motocicleta ha d'assegurar-se que ha estat vist”

Juan Carlos Toribio

 Sílvia del Amo



Jaume Cosialls

“No entenc la crispació dels conductors, això denota poca companyonia, hi ha molt poca empatia”

No, res de res. No, no em penedeixo de res. Ni del bé que m'han fet, ni del mal. Tot això m'és ben igual. No, res de res. No, no em penedeixo de res. Amb els versos d'aquesta cançó de la francesa Edith Piaf, Andrea Fuentes Fache (Tarragona, 1983), nedadora de la selecció espanyola de natació sincronitzada, va estrenar-se en l'especialitat de solo als mundials de Xangai l'estiu passat. Plata a la primera, subcampiona del món, tot i que ja compta amb una plata olímpica i és una de les esportistes espanyoles amb més triomfs. Després d'anys a l'ombra de Gemma Mengual, Fuentes esdevé la seva hereva amb pas ferm, però amb un estil i una manera de fer totalment diferents. Amb una espontaneïtat inusual en les esportistes d'elit, mostra sense embuts el que pensa, però també els seus desitjos de futur lluny dels focus, molt a prop de la naturalesa. Els Jocs Olímpics de Londres 2012 esperen un renovat equip espanyol de 'sincro' que ambiciona aportar al medaller un bon gruix de metalls.

Fa més de 19 anys que practiques la natació sincronitzada. Com va començar tot?

Era a l'escola i un dia va venir la qui avui és la seleccionadora espanyola, l'Anna Tarrés. Ens va ensenyar un vídeo de les olimpíades de Barcelona 92 i em vaig quedar molt sorpresa perquè era molt estrany. Com que a mi m'agradava molt tot el que era aigua i esport, vaig fer un “tot en un” i em vaig apuntar amb la meva germana i la meva millor amiga.

I després?

Als 12 anys hi havia l'opció d'entrar a la Residència Joaquim Blume, que és un centre de tecnificació. Als 16 anys vaig venir aquí (al Centre d'Alt Rendiment de Sant Cugat) a fer el batxillerat i vaig entrar a la selecció espanyola.

Com et definiries com a persona?

(Riu) “Solo sé que no sé quién soy.” Sóc una persona molt curiosa. Intento sempre no conformar-me amb el que he assolit sinó aprendre i aprendre, i saber que sempre es pot millorar. Intento buscar sempre el bé, tot i que no ho aconseguixo sempre, i m'agraden molt els animals i la naturalesa. M'agrada el menjar bo i l'art, i tot el que l'home ha aconseguit de bo al món.

I com a esportista?

Sempre intento millorar, ser curiosa i buscar el camí que et porta a esforçar-te més i a sacrificar-te una i altra vegada. Una part dolenta és que sóc una mica orgullosa, però si ho saps portar al terreny positiu es transforma que mai et vols rendir i per a l'esport també va bé.

Has pogut estudiar?

Fins al batxillerat i la selectivitat vaig estudiar com qualsevol, entrenant vuit hores al dia. És possible fer-ho. Però quan vaig acabar el batxillerat volia prendre-m'ho amb calma. Vaig una mica més lenta que la resta, però estic estudiant sociologia a la universitat.

Aquesta pregunta te la deuen fer sempre: què significa ser l'hereva de Gemma Mengual?

Hereva és una paraula bastant bona perquè molts cops em diuen *successora* o *substituta* i en veritat no m'hi considero perquè cadascú té un camí i un estil completament diferent. Una cosa que hem d'agrair molt des d'aquest esport és que la Gemma l'ha fet mediàtic i, gràcies a això, hi ha moltes més noies que s'hi han apuntat i tenim moltes més llicències.

I ara ets la líder de l'equip perquè la Gemma acaba de ser mare. Com ets com a “cap”?

M'agrada ser bastant democràtica i tenir present que, com més persones pensin, més idees hi haurà. Per tant, és important saber treure de cadascú el millor que té. Jo crec que és la clau del nostre equip: hem sabut treure el millor de cada nedadora.

En què sou diferents?

Tenim caràcters bastant similars encara que no ho sembli. Som gent molt tranquil·la i pacient que ens agrada escoltar l'altre. El yin i el yang viuen bé junts, a mi em faltava elegància i a ella li faltava més força.

Andrea Fuentes, subcampiona del món de natació sincronitzada

“Entrenem per guanyar l'or, però hem de ser realistes”



La subcampiona en un moment de descans durant l'entrenament.

Ella s'ha tornat a incorporar a la rutina de l'equip a les portes dels Jocs Olímpics. Com pot afectar això la constitució de l'equip?

No ho sabem, crec, ni ella ni ningú, però el que és clar és que s'està entrenant amb l'equip i, si aguanta amb tot això del fill, jo seré la seva primera admiradora.

Quatre bronzes i una plata als passats mundials de Xangai. Molt bona estrena, oi, per ser nova com a cap visible de l'equip de sincronitzada?

Estic molt contenta perquè no sabia com acabaria tot. Jo em pensava que no faria medalla amb el solo i al final va ser una plata que em va fer molta il·lusió, perquè porto molts anys treballant i va ser molt emocionant. Som un equip nou, un duo nou, un solo nou..., acabem d'arribar i guanyar cinc medalles ha estat el millor que podia passar.

La primera vegada que competeixes en solo i t'emportes la plata amb una de les cançons favorites de la teva mare, «Non, je ne regrette rien». Com vas viure l'experiència?

Sempre m'han dit que tinc un estil diferent i buscant buscant, al final em vaig quedar amb l'Edith Piaf, que té un caràcter que m'inspirava molt, molta força i uns valors amb els quals estic d'acord. És la cançó preferida de la meua mare, que és francesa, i llavors era perfecte.

Per què se us resisteixen les xineses i les russes, les vostres principals rivals?

Principalment perquè numèricament són deu cops més que Espanya, per tant és com si tinguessin deu figures com la Gemma Mengual. Nosaltres hem de lluitar amb el que tenim com podem. Hem buscat formes per aconseguir el seu nivell.

Improvissació fins a l'últim moment...

Aquest és el caràcter Tarrés total, que ens ha inculcat, i realment l'hi agraeixo perquè això et serveix per a la vida i per a tot. Tenir la capacitat i la seguretat de dir que això és millor, encara que sigui d'aquí a un minut i no ho hagi entrenat, és el risc i la valentia i el públic ho percep, segur. Exaltes un temperament fort, nosaltres intentem guanyar en expressivitat.

Queda poquíssim per als Jocs Olímpics de Londres 2012, que per a tu seran els tercers. Com estàs vivint l'espera i quines expectatives tens?

L'objectiu real seria intentar aconseguir un bronze amb l'equip i una plata amb el duo si podem. I si no podem, no podem. El que perseguim de totes totes és anar a buscar l'or. Entrenem per guanyar l'or, però hem de ser realistes i si guanyem un bronze o una plata...

L'esport espanyol en general té un renom mundial, en aquests moments, increïble. Com veus i vius aquest auge?

Tot i que som pocs quant a nombre, tenim a favor aquesta grapa per guanyar al final.

Un esportista espanyol pot viure de l'esport que practica?

Si ets llest i jugues a futbol o a tennis... (riu). Si ets de 'sincro' no, et pots guanyar la vida durant la teua etapa esportiva si ets molt bona.

Quan marxis a les olimpíades patiràs pel teu hort ecològic?

No, vam instal·lar el rec automàtic i ja anem més tranquils. Quan vam anar a Xangai no havia brotat res, encara. Però va ser tornar i ja estava tot crescut, va ser genial trobar-ho.

Tens carnet?

M'ho vaig treure tot a la primera! Però va ser tenir cotxe i, com tot jove inexpert i 'xulet', em vaig passar i vaig tenir tres accidents. Fatal, ja ho sé... Però a partir del tercer accident, tots van ser lleus. Anava una mica massa ràpid, i em vaig dir: "Ja està! Mai més!". No és que vulgui educar la gent però vaig pensar: Per què hem d'anar més ràpid si guanyem cinc minuts i ja està?". I que la vida val molt més. I des de llavors, molt bé.

T'han posat alguna multa?

Sí, perquè vaig a entrenar a fora del CAR i poso el tiquet de la zona blava i em passo.

Quin aprenentatge de l'esport creus que podem aplicar a una millor conducció i a una mobilitat viària més segura?

El tema que més em sorprèn a les ciutats sobretot és la crispació general, això denota la poca companyonia que hi ha i la poca empatia entre els conductors. No cal, segurament tothom té motius per haver comès errors. Hem de ser una mica més oberts de ment i tranquil·litzar-nos perquè, si ens posem així, no arribem enlloc.

Tu ets motera?

M'encanta la moto, però és que n'hi ha cada que no sé com no es mata... És molt perillosa la moto; si no vas amb compte i ben protegit, és "adéu" i ja està.

Quant temps més tens previst dedicar-te a l'esport?

No ho sé, no m'agrada gaire planificar el futur, però sé que aquestes Olimpíades i el Mundial de Natació de Barcelona del 2013 els faré segur. Després, el temps dirà si el cos m'aguanta.

Com veus el teu futur?

La veritat és que no en tinc gaire idea, sé que el meu camí va cap a la natura i els animals i vull lluitar per ells. No sé com encara, però sé que ho faré.

Molta sort, Andrea!

“Pensava que no faria ni medalla amb el solo i al final va ser una plata. Em va fer molta il·lusió”



Andrea Fuentes (a l'esquerra) i Ona Carbonell durant l'entrenament del duo.



L'Andrea no té Facebook. Com a sociòloga en potència, considera que el llenguatge cara a cara és importantíssim i que l'ús indiscriminat d'aquestes xarxes socials és antisocial. La pel·lícula francesa *Amélie* li agrada molt i comenta que *El club de la lucha* la va marcar molt en el camp filosòfic. Per al proper número de solo que faci pensa en la cançó *Hey you* de Pink Floyd o en alguna de The Doors. Se sent afortunada que els seus pares li hagin ensenyat a apreciar el seu entorn.

Coordinació: Elena López

Sobre els peatges urbans...



L'objectiu de posar una tarifa al trànsit a l'àrea metropolitana no respon a interessos recaptatoris, sinó a l'obligació de l'Administració de preservar la salut pública i la fluïdesa



Ricard Riol

Raül Roda

O paguem per circular o pagarem per respirar un aire brut

Ricard Riol Jurado. Enginyer tècnic d'obres públiques i president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). Des d'aquesta entitat s'han liderat importants projectes de mobilitat, com la implantació del cotxe multiusuari (car sharing) a Catalunya, la primera proposta de carril bus a una autopista repintant els carrils o el pla ferroviari alternatiu Tren 2014, que es va anticipar a molts problemes de capacitat de les xarxes de Rodalies de Catalunya i de mercaderies.

El peatge urbà per congestió és un mecanisme financer que intenta compensar, mitjançant el cobrament d'una taxa, les pèrdues econòmiques que l'excés de vehicles genera a la ciutadania. El cas més conegut és la Congestion Charge de Londres, que cobra deu lliures diàries per accedir amb cotxe a la ciutat. Es calcula que les conseqüències econòmiques derivades del transport generen una factura de 650.275 milions d'euros; o el que és el mateix, una factura sanitària i ambiental impagada que repercuteix sobre el conjunt de la societat en concepte de canvi climàtic (30%), contaminació (27%) i accidents (24%). En àrees urbanes la congestió és una de les conseqüències més evidents, i per això ciutats com Londres, Singapur, Milà o Estocolm han començat a cobrar diferents imports amb el doble objectiu de reduir el trànsit i de finançar alhora alternatives en mobilitat, com és la millora dels transports públics o el foment de la mobilitat no motoritzada.

A Barcelona, la principal factura que genera el trànsit és la contaminació. Actualment la capital catalana incompleix la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell Europeu pel que fa a concentracions màximes d'òxids de nitrogen i partícules en suspensió, i s'exposa a importants sancions dirigides a l'Administració General de l'Estat,

que previsiblement seran transferides a la Generalitat o a l'Ajuntament. El CREAL (Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental) ha estudiat els efectes d'aquests incompliments sobre la salut humana i ha determinat que cada any, si complíssim la legislació europea, es reduirien en 3.500 les morts prematures la qual cosa representaria un increment de l'esperança de vida de gairebé 14 mesos.

Els detractors dels peatges urbans solen argumentar que els conductors ja paguen prou impostos per compensar els seus efectes, però semblen ignorar que el principal objectiu de l'aplicació d'una tarifa és la reducció del trànsit, no la recaptació.

Aquesta és la principal diferència amb els peatges financers privats, que legítimament es lucren amb l'increment de trànsit (sense excedir la intensitat òptima). Però el peatge urbà no busca posar preu a la vida, sinó marcar una tarifa que afavoreixi la descongestió i la millora de la qualitat ambiental.

L'alternativa a la tarifa és la restricció directa

La urgència en el compliment de la legislació europea ha dut a més de 120 ciutats europees a implantar zones de baixes emissions (*lowemissionzones.eu*) on no hi poden accedir vehicles que excedeixin certs límits de contaminació o fins i tot només hi poden accedir vehicles de residents i comerciants.

D'una manera o altra, la reducció del trànsit privat dièsel a les ciutats hauria de ser un imperatiu metropolità: 3.500 morts prematures no esperen solucions tecnològiques a llarg termini.



Eduard Freixedes

A Barcelona, aparcament regulat

Eduard Freixedes i Plans. Economista. Màster en Administració d'Hisendes Autònòmiques i Locals (UB). Màster en Direcció i Gestió d'Administracions Públiques (IESE). Regidor de Mobilitat i regidor del districte de Sant Martí de l'Ajuntament de Barcelona. Membre dels consells d'administració de Transports Metropolitans de Barcelona i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. President de l'Institut Metropolità del Taxi.

L'ordenació del trànsit al centre de la ciutat i la voluntat constant d'avançar cap a un model més sostenible i segur és el motor principal de les polítiques en matèria de mobilitat de l'actual govern municipal.

Des d'aquesta perspectiva, durant els propers anys l'Ajuntament de Barcelona treballarà en diferents actuacions que, compartint aquest mateix fil conductor, milloraran l'actual xarxa d'autobusos, promocionaran el vehicle elèctric, optimitzaran el servei de Bicing, ampliaran la xarxa de carrils reservats a la bicicleta i reordenaran la circulació del vehicle privat a la ciutat.

Dins d'aquest entramat de mesures orientades a una mobilitat més sostenible i segura, algunes administracions municipals han apostat pels peatges urbans que encerclen el centre de les ciutats. En aquest sentit, si bé és cert que aquests peatges urbans poden ser una mesura de reducció dels vehicles privats al centre d'algunes ciutats, a Barcelona aquesta iniciativa no serà necessària perquè ja fa anys que apliquem mesures menys costoses i més efectives com l'aparcament regulat.

Zones blava i verda

A Barcelona, l'aparcament regulat es va començar a instaurar l'any 1984 amb la implantació de la zona blava, i des d'aleshores s'ha

anat estenent i perfeccionant el seu funcionament. Una de les darreres grans reformes es va dur a terme l'any 2005 amb l'establiment de l'àrea verda, que donava resposta a una demanda d'estacionament de curta durada i alta rotació que va portar a dissenyar un sistema de regulació propi i pioner a la nostra ciutat.

A Barcelona aquesta iniciativa no serà necessària perquè ja fa anys que apliquem mesures menys costoses i més efectives com l'aparcament regulat

Els estudis de mobilitat que s'han de fer arran de la implantació integral de les zones d'aparcament regulat indiquen que aquest servei ha suposat una reducció de la circulació de vehicles a les zones regulades. Consegüentment, aquesta reducció del trànsit ha comportat un augment de la fluïdesa al centre de la ciutat i una major facilitat d'aparcament per al veïnat; beneficis tots ells assimilables als que persegueixen els sistemes de peatges urbans d'algunes ciutats.

Per aquest motiu, quan se'ns demana sobre si introduïrem els peatges urbans a Barcelona, la resposta del govern municipal només va en un sentit. A Barcelona no introduïrem peatges urbans perquè ja tenim un sistema d'aparcament regulat que, sent menys costós de gestionar que els peatges urbans, ja ordena d'una manera efectiva l'accés del vehicle privat al centre de la ciutat.



A Barcelona, l'aparcament regulat es va començar a implantar l'any 1984 amb la implantació de la zona blava



Elena López

Els camins escolars



Camí escolar de l'Escola Prosperitat, del districte de Nou Barris de Barcelona.

Barcelona ha estat un municipi precursor en la implantació dels camins escolars



Guàrdia Urbana de Barcelona

En els passos de vianants propers a les escoles que implanten un camí escolar es pinta el logotip de "Camí escolar, espai amic".

Segurs pas a pas cap a l'escola

L'objectiu principal dels camins escolars és proporcionar als alumnes uns itineraris segurs i còmodes en els trajectes de casa a l'escola. Els camins escolars van néixer a la dècada de 1970 a diferents ciutats europees per tal de reduir els accidents en les zones properes a les escoles. A l'Estat espanyol, es van començar a posar en marxa fa una dècada i Barcelona s'ha convertit, juntament amb altres municipis com Granollers, Sant Sebastià, Guadalajara, Sevilla, Segòvia o Madrid, en una ciutat de referència en aquest àmbit.

Els camins escolars són una estratègia educativa que facilita que els infants, de manera autònoma i segura, facin a peu el camí d'anada i tornada de casa a l'escola, però sobretot fomenten els valors del respecte, la responsabilitat i la bona convivència entre tota la comunitat educativa i el barri.

Projecte participatiu

Barcelona ha estat un municipi precursor en la implantació dels camins escolars. L'any 2002 va començar a implicar-se en aquest projecte educatiu i actualment ja són 78 els centres educatius que, en diferents fases del pla, estan treballant en el seu camí escolar.

Aquest és un projecte participatiu i transversal on, abans de res, és imprescindible que l'escola i l'AMPA es posin d'acord i s'impliquin per treballar en el pla i que les famílies (pares, mares, avis, cangurs i alumnat) també s'hi comprometin.

A partir d'aquí tots els agents implicats en el procés començaran a treballar per fer avançar el projecte: l'escola, l'AMPA i l'alumnat amb el suport tècnic del districte, que és qui coordina tot el procés de treball; també l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, que ofereix el suport pedagògic al professorat, a l'AMPA i a les famílies; l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, que junt amb el districte portarà a terme les actuacions de millora convenients, i, finalment, la Guàrdia Urbana de Barcelona, el Servei d'Educació Viària i els agents de circulació dels districtes.

Com neix un camí escolar?

El procés per establir un camí escolar a la ciutat de Barcelona consta de diverses fases i és imprescindible que siguin l'escola i l'AMPA qui de comú acord ho sol·licitin al districte.

El projecte s'inicia amb la fase de diagnosi. El districte encarrega un estudi per conèixer de primera mà els hàbits de mobilitat de l'alumnat. A partir d'aquestes dades, s'elabora un pla d'actuacions tècniques de millora dels carrers de l'entorn del centre educatiu.

Maribel Cruset, coordinadora de l'equip de monitors del Servei d'Educació Viària de la Guàrdia Urbana de Barcelona, i Mercè Navarro, referent de Camí Escolar de la direcció de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, expliquen: "S'ofereix una proposta didàctica per treballar conjuntament amb el professorat que consisteix a dinamitzar l'itinerari del camí escolar, d'aquesta manera els alumnes practiquen any rere any l'ús segur d'aquest recorregut".

Des del punt de vista de la mobilitat a peu de carrer, el districte, d'acord amb la direcció de Mobilitat, actuen en l'espai públic i apliquen un conjunt de mesures tècniques que contribueixen a fer més agradables i segurs els itineraris del camí escolar. La direcció de Mobilitat, entre altres mesures, s'encarrega de revisar l'ordenació viària de les zones del camí escolar, millorar la senyalització, modificar la ubicació del mobiliari urbà que pugui ser un obstacle per als vianants, canviar les òptiques dels semàfors i pintar el logotip de "Camí escolar, espai amic" en els passos de vianants propers a les escoles.

El camí escolar, però, no s'acaba amb la presentació pública de l'itinerari i la realització de les millores tècniques, sinó que s'hi ha de continuar treballant. Cal que el projecte s'incorpori a la dinàmica habitual de l'escola, que seguirà tenint el suport de l'Administració.

Entre els centres de Barcelona que actualment treballen el camí escolar i compten amb un itinerari ben definit hi ha una escola del barri de Prosperitat, al districte de Nou Barris; 14 del barri del Poblenou, al districte de Sant Martí; tres del districte de Sarrià-Sant Gervasi i dues del districte de Sants-Montjuïc.

Per a més informació podeu consultar el web bcn.cat/camiescolar

VA PASSAR

Presentació del llibre *El vehículo eléctrico*

Dia: 29 de setembre del 2011

Lloc: Sala d'actes del Col·legi d'Enginyers Tècnics i Industrials de Barcelona

El Col·legi d'Enginyers Tècnics i Industrials de Barcelona va ser la seu de la presentació del llibre *El vehículo eléctrico. Desafíos tecnológicos, infraestructuras y oportunidades del negocio*. El llibre, de la Societat de Tècnics d'Automoció (STA), tracta sobre l'evolució i implantació del vehicle elèctric i sobre aspectes com els seus sistemes de seguretat i de manteniment. Els seus avantatges des del punt de vista energètic i les dificultats amb què es troba el desenvolupament d'aquest tipus de vehicle són altres qüestions que s'exposen en aquest treball.

Jornada Tècnica Precongressual ORP

Dies: 21 d'octubre del 2011

Lloc: Torre Agbar (Barcelona)

La seguretat viària en l'àmbit de la prevenció de riscos laborals va ser el tema central de la jornada tècnica que avança el X Congrés Internacional de Prevenció de Riscos laborals (organitzat per la Universitat Politècnica de Catalunya i Agbar), que tindrà lloc l'any 2012 a Bilbao. El director de l'SCT, Joan Aregio,

present en la jornada, va explicar que "totes les polítiques de prevenció d'accidents de trànsit són una història d'èxit, tot i que encara queda molt camí per recórrer". Aregio va voler destacar que "prop del 53% dels accidents amb víctimes registrats durant el 2010 es van produir en l'entorn laboral". Pel que fa a les mesures que cal potenciar en un futur, Aregio es va referir a la formació específica dels conductors segons el tipus de vehicle que conduïxin i a la millora del transport públic per accedir als polígons industrials.

Smart City Expo & World Congress

Dies: del 29 de novembre al 2 de desembre

Lloc: Fira de Barcelona (Barcelona)

El nou saló de la Fira de Barcelona va ser un punt de trobada de responsables d'administracions públiques i d'experts que van donar les claus per entendre el funcionament i el desenvolupament de les ciutats del futur, conegudes com a *smart cities*.

Aquest concepte es refereix a ciutats que tenen com a objectiu crear entorns urbans que garanteixin una alta qualitat de vida dels seus habitants i que siguin eficaces en la gestió de recursos com l'energia i l'aigua. A banda de conferències, el saló també va comptar amb una zona d'exposicions on diverses ciutats, empreses i institucions van mostrar els seus projectes.

PASSARÀ

International Advanced Mobility Forum

Dies: del 7 al 8 de març del 2012

Lloc: Ginebra (Suïssa)

Aquest fòrum, que s'emmarca en la celebració de l'International Motor Show, comptarà amb la participació de representants de sectors de l'àmbit de la indústria del motor i tindrà com a tema principal el debat de la mobilitat actual i del futur. Els participants tractaran entre altres temes el desenvolupament de les energies renovables, les aplicaci-

ons de les noves tecnologies per millorar la seguretat viària, els avantatges del vehicle elèctric i les darreres investigacions relacionades amb les tecnologies de la indústria de l'automòbil. L'any passat, l'International Motor Show va rebre uns 735.000 visitants provinents de més de cent països diferents.

Us recomanem el llibre *El vehículo eléctrico*, de la Societat de Tècnics d'Automoció (STA)

MAPA D'ESDEVENIMENTS

 Elena López



(Foto 1) El treball de la Societat de Tècnics d'Automoció fa una panoràmica completa del vehicle elèctric. (Foto 2) Barcelona ha acollit el darrer congrés sobre les *smart cities*. (Foto 3) El director de l'SCT, Joan Aregio, va explicar les polítiques de l'SCT en l'àmbit de la seguretat viària i l'entorn laboral. (Foto 4) Ginebra (Suïssa) serà la seu del proper congrés International Advanced Mobility Forum.



Berta Sánchez de León
Periodista



Berta Sánchez de León

Trànsit a la popular avinguda 9 de julio.

Argentina

Si voleu participar en aquesta secció, poseu-vos en contacte amb l'Oficina de Premsa i Comunicació de l'SCT: 93 567 39 73/74 o premsasct@gencat.cat

Hi ha una imatge que no se'ns esborra del cap: els cotxes fugint d'un embús de l'autopista camp a través per buscar dreceres i enllaços amb altres vies



Un cotxe fent provisió de gas.

L'Argentina continua tenint un parc automobilístic envellit i descuidat

Un estil de conducció particular

8.30 h d'un dissabte al matí: ens posem en marxa amb un Chevrolet Corsa blanc des del carrer Montevideo, en ple centre de Buenos Aires, camí de Pergamino (província de Buenos Aires). Hem de sortir de la ciutat i agafar la Ruta Nacional 8. Aquest trajecte, en aparença senzill, s'allarga bastant.

La ciutat de Buenos Aires és gegantina. Les grans avingudes amb nombrosos carrils, l'extraordinària llargària dels carrers i la quantitat de cotxes i motos que hi circulen ens obliguen a posar més atenció de l'habitual al volant. Sobre l'asfalt, ni rastre del carril bus. Els anomenats *colectivos* són de llarg els amos més agosarats dels carrils. La resta de vehicles i també els vianants cal que vigilin davant la velocitat excessiva i les maniobres imprevisibles dels conductors d'aquest tipus de transport.

dos més. Com que no ha calculat gaire bé ha hagut de recular i els que hi circulàvem darre-re ens hem vist obligats a frenar sobtadament.

Parc automobilístic envellit

Tot i que es nota una millora respecte de l'any 2008, l'Argentina continua tenint un parc automobilístic envellit i descuidat. Hi circulen molts models antics ja en desús al nostre país i vells cotxes americans de generosos capós.

El manteniment deficient dels vehicles no sorprèn ningú. Un llum fos, un retrovisor penjant o una reparació potinera d'última hora per poder conduir són escenes quotidianes. A l'Argentina tot s'intenta arreglar abans d'haver de passar pel taller. Hem circulat amb cotxes abonyegats, raspats o despintats com a companys de carril. Les cicatrius viàries no es fan desaparèixer ràpidament.

A la xarxa viària argentina li manca senyalització. Les poblacions sovint s'anuncien una sola vegada i és molt probable que la indicació es passi per alt, ja que els encreuaments de vies i carreteres estan pràcticament despulats de cartells indicatius. Quan te n'adones, pots haver-te passat un centenar de quilòmetres.

Sots a carreteres i autopistes

Una vegada fora de Buenos Aires, enfilem la Ruta Nacional 8 cap a l'oest de la província. El ferm no és llis del tot. Hi ha sots que ens obliguen a frenar constantment, moderar la velocitat i, sobretot, esquivar les pronunciades imperfeccions de l'asfalt. Aquest seriós desgast és comú a la immensa àrea metropolitana i a carreteres i autopistes.

Els argentins són poc disciplinats a l'hora de conduir. Hi ha una imatge que no se'ns esborra del cap: els cotxes fugint d'un embús de l'autopista camp a través per buscar dreceres i enllaços amb altres vies. Totalment impensable a Europa. La circulació pel voral és una altra pràctica estesa tot i els cartells que ho prohibeixen. Els vehicles pretenen reincorporar-se després a la via per la dreta, enganxant-se al nostre Chevrolet Corsa i creient-se amb dret a fer-ho.

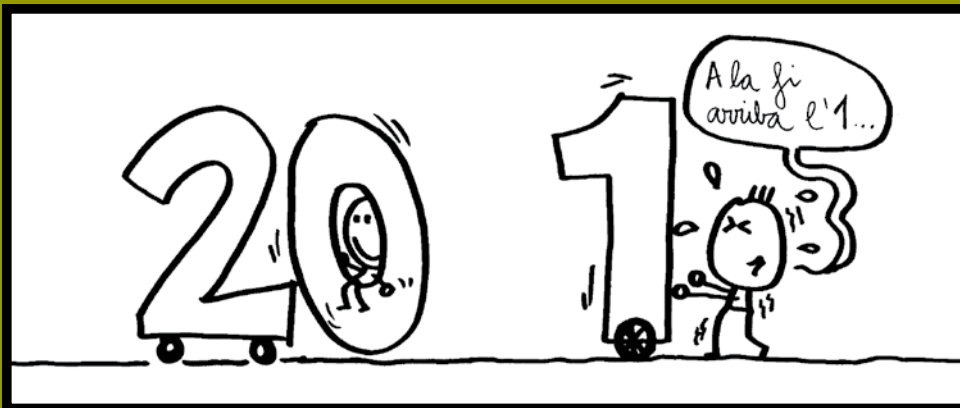
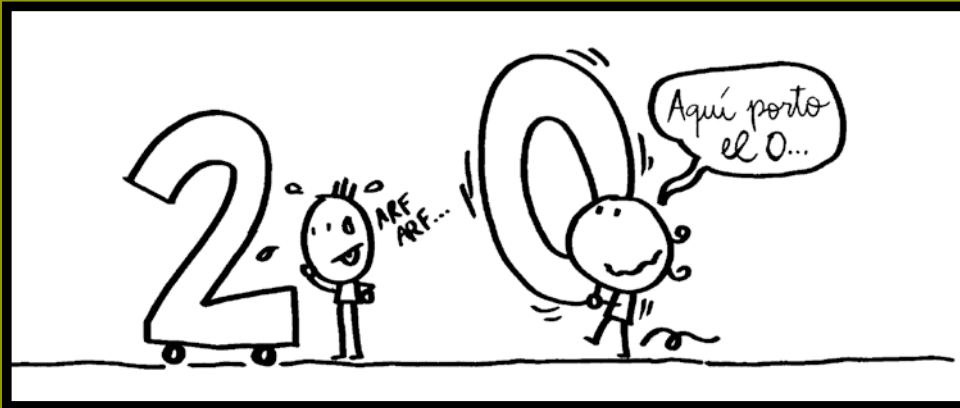
Els conductors també se la juguen en els avançaments en carretera. Més enllà d'una maniobra puntual, el sentit contrari es pot convertir en un carril més per circular. Un vehicle ha passat al davant del nostre cotxe i de

Paisatge de postal

Malgrat els mals hàbits viaris, val la pena de conduir per la província de Buenos Aires. Les carreteres passen per infinites planícies, d'horitzons llunyans, amb cavalls pasturant i alguna *hacienda*. Hi ha trams sense contacte immediat amb els nuclis de població més propers. Quan els travesses la conducció sembla fluir i recobrar l'harmonia amb l'asfalt.

ELS GARGOTS DEL TRÀNSIT

 Laia Vidal



Bon any!

Oficines

SERVEIS CENTRALS

Diputació, 355
08009 Barcelona
Telèfon: (+34) 93 567 40 00
Fax: (+34) 93 567 40 04
transit@gencat.cat

Serveis territorials de Trànsit de Catalunya:

BARCELONA

Plaça Espanya, 1
08015 Barcelona
Telèfon: (+34) 93 567 40 00
Fax: (+34) 93 567 40 01

GIRONA

Pl. Pompeu Fabra, 1, 3a planta
17002 Girona
Telèfon: (+34) 872 97 50 00
Fax: (+34) 872 97 50 76

TARRAGONA

Avinguda Roma, 7-9, baixos
43005 Tarragona
Telèfon: (+34) 977 24 82 70
Fax: (+34) 977 24 82 92

LLEIDA

Rambla Ferran, 1, 3a planta
25007 Lleida
Telèfon: (+34) 973 27 94 90
Fax: (+34) 973 27 95 54

Horaris

Horari d'atenció al públic:

Horari d'hivern

(16 de setembre a 31 de maig)
De dilluns a divendres de 8.30 a
14.00 hores
De dilluns a dijous de 16.00 a
18.00 hores

Horari d'estiu

(1 de juny a 30 de setembre)
De dilluns a divendres de 8.30 a
14.00 hores

Informació

www.gencat.cat/transit

No te la juguis

