



## **ELECCIONS AL PARLAMENT DE CATALUNYA 2003**

### **ÀMBIT SEGURETAT I EMERGÈNCIES**

El concepte de seguretat d'ERC no es refereix a unes determinades funcions que fins ara es relacionaven de forma gairebé exclusiva amb "l'ordre públic". Per a ERC la seguretat és quelcom aplicable a tots els àmbits de la quotidianitat de les persones. Per tant, ERC com a partit de govern no deixa de banda cap aspecte de la nostra vida fora d'aquest concepte de "Seguretat Global" a què tenim dret totes les persones. En aquest sentit, també creiem fermament en la seguretat com a dret inalienable de les persones, una seguretat que han de garantir les institucions que ens governen perquè tenim dret a menjar aliments no perjudicials per a la nostra salut, perquè tenim dret a que no es cremin els nostres boscos, a que no es contaminin els nostres rius, a no patir accidents innecessaris a casa, a la carretera o a la feina, i a poder gaudir dels nostres carrers i places sense por. La seguretat no és doncs tan sols un concepte global, sinó que també és progressista en tant que respon a les necessitats i drets de les persones, i que ha de ser garantida per les institucions, sense que la ciutadania hagi de pagar de la seva butxaca aquest inalienable dret públic.

Han passat quinze anys de la creació dels Mossos d'Esquadra i persisteix una deficient situació pel que fa al model de seguretat públic a aplicar i una diversitat atípica de cossos policials sense competències pròpies definides. L'aspecte econòmic d'aquesta situació suposa una despesa innecessària d'esforços i cabals públics, ja que se segueixen produint duplictat i triplicitat de funcions, actuant diferents cossos en els mateixos àmbits, sense relació entre ells.

La situació actual es veu agreujada pel fet que el govern de CiU no ha aconseguit treure Catalunya del paper subsidiari en matèria policial, essent aquest el màxim exponent de la seva incapacitat per a garantir la plena seguretat de la ciutadania.

El mal funcionament del desplegament cal atribuir-lo a una planificació deficient, però també –i aquest és l'aspecte més greu– a una absoluta incompetència des de la Conselleria de Governació i la Direcció General de Seguretat Ciutadana davant els problemes que puntualment han anat sorgint.

La proposta per a la seguretat pública catalana que ERC fa no es basa només en una qüestió de competències o d'autoritat, o bé de jerarquia policial, sinó també en la definició clara i seriosa d'un model de seguretat radicalment diferent del que ha caracteritzat la tradició espanyola en aquest camp. El model català proposat per ERC es fonamenta en una policia civil, de base descentralitzada, plenament professionalitzada, vinculada a l'administració de justícia i al servei dels ciutadans i dels seus drets, com correspon en un marc democràtic.

Des de la Conselleria de Governació hi ha una falta clara de control de les policies locals, moltes de les quals no compleixen la llei pel que fa a la formació dels seus membres. Aquest fet



s'agreuja molt pel fet que l'Escola de Policia de Catalunya no és el centre de formació i reciclatge pel qual va ser creada, de forma que no ofereix el suport indispensable a aquells municipis que desitgen millorar i aprofundir la preparació dels seus efectius.

El desplegament dels Mossos d'Esquadra ha provocat nombroses topades amb els ajuntaments, ja que no hi ha una clara delimitació de competències i, sovint, la Conselleria de Governació ha actuat amb prepotència passant per damunt de les competències que en matèria de seguretat tenen els ajuntaments.

Els bombers, cada dia més, són els primers actuants i primers responsables en l'atenció a les més diverses emergències ciutadanes. Amb l'evolució social i tecnològica, amb les noves demandes i necessitats socials, cada cop es necessiten millors respostes d'actuació, amb més i millors mitjans materials i humans, amb més coneixements, formació i prevenció. En definitiva, cal evolucionar i superar-se al mateix ritme i necessitats de la societat, cal estar a l'alçada per poder donar la millor i més ràpida resposta a l'emergència i restablir la normalitat, en tot el territori en el qual es tinguin competències.

És molt important potenciar i implantar de manera ferma i seriosa el número de telèfon únic d'emergències que pugui donar resposta a qualsevol situació, que no provoqui desconcert, desconeixement i confusió a la societat. Ara per ara hi ha una disbauxa de números d'emergències (080, 085, 088, 091, 092, 061, 062) en lloc del número únic d'emergències que existeix a la resta d'Europa, el 112.

Aquest telèfon únic, el 112, s'ha de publicitar i l'ha de conèixer tothom, sense cap mena de dubte. Ha de ser la central de recepció de totes les emergències i alhora ha de ser el centre coordinador dels recursos disponibles, i tot gestionat com a servei públic i gratuït, i per personal professional qualificat i amb formació permanent.

És evident que en un país com el nostre, amb característiques geogràfiques tan diferents, condicions climatològiques diverses, una gran massa forestal, amb grans ciutats de densitat de població molt alta, amb zones industrials molt importants i algunes d'alt risc, amb moltíssims establiments públics de gran aforament, amb distribucions urbanístiques diferents, amb grans vies de comunicació molt ràpides, amb ports i aeroports, i amb tantes altres peculiaritats diferencials, els mitjans actuals, per tot el seguit de serveis que s'han de realitzar, resulten del tot insuficients, tant per cobrir les necessitats de la població en períodes d'aparent tranquil·litat com en situacions d'emergència.

És per això que cal una col·laboració i interconnexió molt més àmplia i seriosa entre els diferents cossos de seguretat (Bombers, Mossos d'Esquadra, Agents Forestals, Guàrdia Urbana, Policia Nacional, Guàrdia Civil), els organismes de voluntariat que presten serveis de protecció civil (bombers voluntaris, ADF, voluntaris forestals, Creu Roja) i altres serveis directament relacionats amb el ciutadà i amb la hipotètica i potencial situació d'emergència (SEM, 061, FECSA, Gas Natural, empreses de transports, FGC, RENFE, transports metropolitans, transports de mercaderies perilloses, ports i aeroports, companyies d'aigües, bombers d'empresa, etc).



És important impulsar la coordinació entre tots aquests cossos, organismes i serveis, tant a nivell de comunicacions com d'actuacions a través de les Juntes Locals de Seguretat i dels consells comarcals, i impulsar un sistema de relació permanent a fi i efecte de millorar les polítiques de prevenció i d'actuació.

Aquest sistema hauria de ser la Protecció Civil. En casos de grans emergències o grans catàstrofes ha d'existir una entitat que organitzi, aglutini i racionalitzi totes les forces actuants extraordinàries que acostumen a ser de voluntariat o de professionals no habituats amb l'emergència, i tots ells dirigits per especialistes i professionals de l'emergència, dels diferents cossos d'emergència i seguretat actuants.

Cal afegir la manca de divulgació dels diferents plans d'emergències i seguretat civil existents, així com la seva actualització i revisió en molts casos, i l'estudi i creació de nous plans allí on siguin inexistents o necessaris. Així doncs, podem afirmar que no hi ha ni la formació ni la informació als ciutadans i entitats sobre les normes essencials de prevenció ni com s'ha d'actuar en cas d'emergència o d'incendi.

Fa ja més de cinc anys que va ser aprovada la Llei 4/1997, de protecció civil de Catalunya, i des de la seva aprovació la protecció civil ha estat realment en un gran oblit, tractant-se les emergències i situacions de risc amb un model reactiu més que preventiu, buscant el rendiment econòmic en un clar detriment dels recursos i la seguretat en les actuacions dels serveis d'intervenció actuants en les emergències i situacions de catàstrofe.

Aquest model de seguretat ens ha portat finalment a un punt realment precari pel que fa a les prestacions i recursos. Només cal veure la situació en què es troba en aquests moments la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil, la qual està completament mancada de les eines més bàsiques per assumir les situacions de risc i d'emergència que, per un país amb un potencial industrial i de població com és Catalunya, serien del tot necessàries.

L'estructura de recursos operatius és bàsicament, per no dir únicament, formada pels Bombers de la Generalitat, els quals cada cop disposen de menys material operatiu, restant obsolet l'existent, de la mateixa manera que l'increment dels seus membres ha disminuït considerablement en proporció a l'increment de risc existent. L'altra branca essencial en la seguretat, la preventiva, és quasi inexistent, dedicada a la realització de plans d'emergència, dels quals cal actualitzar i revisar la majoria, ja que estan obsolets o es mouen dintre d'uns paràmetres ja desfasats.

L'augment de risc s'ha vist multiplicat per la falta total d'una cultura de la prevenció i de l'autoprotecció, acollint-nos a la visió tan perillosament optimista d'"aquí mai no passa res" o la ja tan coneguda "a mi mai no em passarà".

Des de fa molt de temps, centres educatius, hospitalaris, comercials i certes empreses resten obligats a desenvolupar els seus propis plans d'emergència i evacuació. Els plans d'autoprotecció, que obliguen a la realització d'un manteniment de la informació existent en els mateixos i a la realització de simulacres, són merament un objecte decoratiu de prestatgeria



o, en cas que es realitzin, acaben en un acte que surt d'allò que anomenem rutina, quedant palès

que aquests exercicis són inhabituals en la nostra societat. La cultura preventiva ha estat totalment obviada, sense desenvolupar-se un pla general que aglutini totes les administracions implicades per tal de fomentar la seguretat i l'autoprotecció.

La coordinació dels diferents òrgans implicats en les emergències és mínima, més dirigida a la gestió de recursos per millorar el rendiment econòmic, que no pas a la seva gestió per augmentar el rendiment i la qualitat de servei de cara a la ciutadania.

El fet de disgregar els serveis actuant en les emergències en diverses àrees o departaments de la Generalitat, alhora que la seva privatització o gestió per part d'empreses de l'àmbit privat, ha comportat la creació de "regnats de taifes", que actuen descoordinadament i de manera interessada per al seu propi interès.

Una societat desenvolupada i realment sana es demostra per la seva participació en tasques de voluntariat. Pel que fa a la protecció civil, el voluntariat participa en diferents camps, parcs de bombers voluntaris, associacions de voluntaris de protecció civil, associacions de defensa forestal, voluntaris forestals, Creu Roja, etc. Com podem observar, el voluntariat és divers i dispers: aquesta manca de coordinació es detecta en les actuacions en situacions d'emergència o catàstrofe, que ja s'han donat al nostre territori.

Actualment, l'associacionisme en l'àmbit de l'emergència depèn primordialment dels municipis, que paradoxalment no disposen d'infraestructura per assumir situacions d'emergència, restant en mans de l'administració de la Generalitat l'actuació i la intervenció en aquestes situacions (excepte l'Ajuntament de Barcelona i algun altre municipi), fent que la interrelació entre el cos professional i el voluntariat sigui d'una total desconfiança i destorb.

Com exemple podem observar el cos de Bombers de la Generalitat, el qual tot i participar d'un voluntariat preparat i ensinistrat, treballa de forma separada del cos professional, evitant la unificació de parcs mixtos, que oferirien una pràctica essencial a aquest tipus de voluntariat, com a d'altres que podrien participar en diversos camps de la protecció civil, però que resten en l'oblit de l'Administració.

Els accidents de trànsit són un greu problema social que no sembla tenir tota l'atenció dels poders públics i de la societat en general per a la seva reducció. Catalunya està en la mitjana dels països de la UE pel que fa als temes econòmics però no en accidentalitat, on som a la cua d'Europa. Les xifres reals de mortalitat a 30 dies en carretera i zona urbana ronda els 850 morts anuals, més de 200 discapacitats severes (120 lesionats medul·lars irreversibles i 100 lesionats cerebrals també irreversibles) i més de 30.000 ferits de tota consideració.

No cal dir que el cost moral de tota aquesta lacra no és calculable, però sí que s'han fet estimacions del cost econòmic que provoca. La realitzada pels professors Francisco Javier Saura López i Ramón Crespo del Río (*Modelo económico del coste de los accidentes de tráfico en España*)



establiex que els accidents de trànsit a Catalunya suposen un cost anual entre 1.700 i 2.300 milions d'euros (entre 290.000 i 385.000 milions de ptes.).

L'alta sinistralitat fa que els accidents de trànsit siguin una de les causes de mort i lesió severa més importants que pateix la nostra societat. De fet és el factor de risc que més vides es porta a la nostra societat entre els 16 i els 35 anys. Aquestes dades justifiquen qualsevol actuació decidida destinada a pal·liar, sinó resoldre, aquesta greu problemàtica. Per tal d'aconseguir-ho i poder millorar la protecció dels ciutadans i ciutadanes dins una cultura de foment de la mobilitat sostenible, accessible i segura, entenem que la Generalitat ha de liderar un moviment cívic destinat a fomentar un canvi d'actitud dels conductors i de les conductores per tal de reduir la taxa de sinistralitat per la via de la prevenció i la dissuasió.

Cal dir, però, que les tendències de sinistralitat viària catalana estan lluny de les dels països europeus avançats. I dins de l'estat espanyol la sinistralitat catalana no és inferior a la mitjana.

De fet, quan a l'Estat pugen els accidents i els morts, també s'incrementen les xifres a Catalunya però amb més intensitat. Pel contrari, quan a la resta de l'Estat hi ha un descens, també baixen les estadístiques a Catalunya, però amb una major proporció.

Tot i que, segons les dades disponibles, la qualitat del conjunt de carreteres catalanes no està malament en relació a les de l'Estat espanyol, un estudi del RACC situa més d'un terç de la xarxa viària catalana (el 36,4 %) amb un risc de sinistralitat alt o molt alt, amb un clar desequilibri territorial en la distribució del risc (6 dels 10 trams més perillosos estan situats a la província de Tarragona).

Malgrat que des de 1996 s'ha vingut desenvolupant un procés de transferències de competències de trànsit del govern de l'Estat, la Generalitat no ha estat capaç de generar un model català de trànsit, que no té perquè coincidir amb la concepció que en té el govern espanyol. El Departament s'ha limitat a tractar d'emular la concepció del Ministeri de l'Estat, però amb el handicap que no hi ha hagut cap transferència plena de competències perquè l'Estat ha retingut atribucions substancials com la legislació viària, els exàmens de conduir o la matriculació de vehicles a motor.

D'aquesta manera, es pot dir que no existeix encara un model català de trànsit sinó un calc del model central i, tot i així, incomplet, dispers i mancat de recursos humans, econòmics i tecnològics.

Des d'ERC considerem que un país com el nostre requereix que les Administracions Públiques estableixin fórmules i mecanismes que vetllin per la consecució d'una convivència segura mitjançant l'aplicació d'estratègies de prevenció, de protecció i de dissuasió, on l'actuació policial constitueixi un graó important, però no el central, en una política de benestar i d'equilibri en la qualitat de vida dels ciutadans. En el model de seguretat viària que proposem el Govern Català ha de prioritzar les línies d'actuació basades en la generalització i difusió de les actituds positives de tothom per la via del convenciment, essent subsidiària la via de la vigilància, el control i la sanció. Dins d'aquest projecte, l'aplicació de recursos humans i econòmics ha de realitzar-se separant clarament les dotacions específiques per a la prevenció



de les despeses que requereixen les estructures de les organitzacions policials, de salvament i d'assistència.

És per això que la participació de la societat civil catalana en la defensa d'una mobilitat sostenible, accessible i segura és un element de cabdal importància per la consecució d'objectius de millora de la fluïdesa de la mobilitat, en general, i de la seguretat viària, en particular. De manera, que el paper de les autoscoles, els tallers de reparació d'automòbils, del sector assegurador, dels fabricants de vehicles i dels seus components, dels clubs d'automobilistes, dels *montepios* de conductors, de les entitats de prevenció, dels mitjans de difusió especialitzats, de les concessionàries d'autopistes de peatge, de les estacions d'ITV, entre d'altres, ens sembla essencial i per tant cal considerar-los permanentment.

El 2 de juny de 2003 la Comissió de la Unió Europea, davant del greu problema que els accidents de trànsit suposen per a Europa, va fer públic un Pla d'actuació viària on s'especifica que l'accidentalitat és un llast per a la Unió i que cal adoptar mesures urgents, transversals a tots els nivells de govern, per aconseguir, en el termini de 10 anys, la reducció a la meitat de la sinistralitat a Europa. Per altra banda, països com Gran Bretanya, Suècia, Holanda... tenen, comparats amb la mitjana europea, baixos nivells de sinistralitat precisament perquè fa anys que han adoptat polítiques generals per a la seva reducció. Darrerament, França i Bèlgica també han aprovat mesures semblants.

## **DESENVOLUPAR UN MODEL GLOBAL DE SEGURETAT PÚBLICA**

### **COSSOS POLICIALS**

#### **1. Objectius**

- 1) Assolir el comandament únic dels cossos i forces de seguretat a Catalunya.
- 2) Coordinar i desenvolupar les policies locals.

#### **2. Mesures**

- 1) Assumir de forma immediata del comandament dels Cossos i Forces de Seguretat de l'Estat (CFSE) a Catalunya, creant un comandament únic, orgànic i funcional.



- 2) Impulsar el traspàs immediat al Govern de la Generalitat de totes les competències en matèria de seguretat pública i privada, així com el control de les armes de foc, la seguretat i gestió de l'espai aeri i marítim i el control de les fronteres i duanes.
- 3) Retirar totalment els CFSE d'aquells territoris on s'hagi produït el desplegament dels Mossos d'Esquadra. Redistribució del personal excedent en els territoris amb plantilles incompletes, compliment del catàleg de personal fins a la finalització del desplegament.
- 4) Eliminar les quotes dels membres dels CFSE per a entrar al cos dels Mossos d'Esquadra. Aquestes entrades s'han de fer individualment i superant l'oposició corresponent.
- 5) Assignar als Mossos d'Esquadra les competències plenes en matèria antiterrorista i de lluita contra el crim organitzat. Ambdues reivindicacions han estat presentades per ERC al Parlament i, tot i que han estat aprovades, la Generalitat no ha endegat negociacions amb el Govern central per tal d'assumir-les.
- 6) Crear de l'Escola Superior de Policia de Catalunya per tal de formar els comandaments dels Mossos d'Esquadra i de les Polícies Locals. Aplicació de plans de reciclatge continuat i especialitzat.
- 7) Elaborar el Pla Català de Seguretat Pública.
- 8) Crear el Consell de Seguretat de Catalunya.
- 9) Elaborar i aplicar un pla de carrera professional que reculli tots els graus de l'escalafó de la Policia de Catalunya, amb homologació amb les corresponents titulacions acadèmiques.
- 10) Investigar en matèries formatives que permetin aplicar els mitjans més moderns en la matèria i estades de preparació professional a l'estranger.
- 11) Dotar efectivament la Policia de Catalunya, particularment pel que fa a les especialitats.
- 12) Editar publicacions professionals, tant per part del Departament com de la Direcció General, que promoguin l'estudi i la investigació sobre les matèries de seguretat.
- 13) Inserir la Policia de Catalunya en totes les instàncies internacionals de seguretat.
- 14) Renovar en profunditat el sistema d'oposició i selecció d'efectius del Cos de Mossos d'Esquadra, potenciant-ne els aspectes nacionals i professionals.
- 15) Adoptar, com a norma de funcionament, les fórmules de comunicació amb els agents socials indicats per a cada tipus de problemàtica.
- 16) Aproximar la Policia de Catalunya a la ciutadania: edició de material específic i explicatiu de la tasca policial, fent arribar les publicacions externes dels diferents cossos al màxim de ciutadans.



- 17) Crear un registre únic d'agents de la Policia de Catalunya.
- 18) Unificar i homologar la uniformitat, armament i material per a totes les Polícies Locals.
- 19) Dotar efectivament de material i personal les policies locals, estudiant les contingències des diferents municipis.
- 20) Coordinar les policies locals i els Mossos d'Esquadra, especialment en aquells territoris on es produeix el desplegament, mitjançant les taules de coordinació, tal com preveu la llei.
- 21) Establir l'obligació efectiva per a tots els ajuntaments per tal que els seus agents de policia local siguin formats a l'Escola de Policia de Catalunya, inclosos aquells que provinquin dels CFSE.
- 22) Reforçar el paper dels alcaldes com a primera autoritat local en la coordinació de l'ordre públic i la seguretat ciutadana. Potenciació de les Juntes de Seguretat Local.
- 23) Tractar de forma diferenciada les àrees metropolitanes en quant a la coordinació de les policies locals metropolitanes.

## **COS DE BOMBERS I PROTECCIÓ CIVIL**

### **1. Objectius**

- 1) Garantir l'eficàcia de tots els serveis d'emergències i seguretat civil com un dret bàsic i universal per a totes i tots els ciutadans.
- 2) Establir una política global d'autoprotecció per a tota la població en temes de primers auxilis, incendis forestals, accidents a la llar, etc.

### **2. Mesures**

- 1) Potenciar i divulgar el número de telèfon únic d'emergències (112).
- 2) Endegar campanyes de formació i informació periòdica sobre la prevenció de situacions de risc, accidents, incendis, ensorraments, etc., a totes les ciutadanes i ciutadans, entitats, comerços, grans superfícies, petites i mitjanes empreses...



3) Potenciar la informació i la formació a les escoles sobre temes d'autoprotecció i seguretat en situacions d'emergència, inclòs dins de matèries socials, o com a crèdits, tal com es fa en temes de Seguretat Vial.

4) Creació del "Corredor verd" a les vies ràpides i a les vies més utilitzades de pas pels vehicles d'emergències, en les poblacions de més de 50.000 habitants i en aquelles que per les seves peculiaritats ho requereixin, per tal d'optimitzar la velocitat de resposta i reduir els perills en la conducció de vehicles prioritaris, tant per als ciutadans, com per als professionals de l'emergència. Tècnicament és factible i la inversió econòmica no és massa gran, encara menys si tenim en compte el que ens podem estalviar en accidents anant de servei. No oblidem que els trens de sortida de vehicles de bombers no són turismes. Són camions voluminosos amb moltes tones de pes.

5) Garantir un servei de bombers professionals adequat per a totes les comarques i en servei de guàrdia permanent de 24 hores. Encara hi ha capitals de comarca que no tenen parc de bombers professional que garanteixi la cobertura permanent, cosa que provoca un greuge per als seus habitants.

6) Garantir un servei d'assistència sanitària immediata a tot el territori de Catalunya mitjançant la xarxa de bombers i serveis d'emergències mèdiques.

7) Incrementar de forma substancial el personal operatiu d'intervenció. Actualment, el Cos de Bombers de la Generalitat disposa de poc més de 2000 professionals operatius, i el Cos de Bombers de l'Ajuntament de Barcelona està a la vora de 500, per cobrir una demanda superior als 6 milions de ciutadans, quan les recomanacions europees són d'un bomber per cada mil habitants. Això vol dir que, ni en el millor dels casos, ni comptabilitzant els prop de 2000 bombers voluntaris adscrits a la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil de la Generalitat de Catalunya, els quals no donen cobertura les 24 hores ni tenen la capacitat ni la formació d'un bomber professional, amb tot i això els números són clars. Manquen més de 1500 bombers professionals per poder donar un bon servei de qualitat i una bona cobertura a tota la població de Catalunya.

8) Unificar el Cos de Bombers de la Generalitat amb el Cos de Bombers de l'Ajuntament de Barcelona, per tal d'oferir un servei únic i coordinat per a tota Catalunya, amb millor gestió operativa i administrativa. En situacions d'emergència, la població no pot entendre que hi hagi diferències d'actuació, de protocols, de mitjans, de comandaments, etc. En situacions d'emergència ningú no pot entendre que existeixin "fronteres".

9) Unificar tots els diferents organismes de voluntariat que presten serveis de Protecció Civil (bombers voluntaris, ADF, voluntaris forestals, Creu roja...) en un únic organisme que els organitzi, aglutini i racionalitzi el seu servei, tot i mantenint la seva especialització i idiosincràsia.

10) Potenciar el Cos de Bombers Voluntaris, el seu desplegament, la seva formació, convenis amb les empreses per poder acudir a l'emergència i poder gaudir de descans en els casos en què l'emergència i la prestació del servei sigui llarg. Oferir una bona cobertura assistencial,



beneficis i reconeixement social... per tal de promocionar la figura del Bomber Voluntari i així assegurar la cobertura territorial en aquelles zones més desprotegides o més llunyanes dels parcs de bombers professionals, i que serveixin de recolzament operatiu per als parcs de bombers professionals.

11) Establir convenis amb les administracions públiques amb competències que no disposa l'administració de la Generalitat (ports, aeroports, ferrocarrils, etc.), per a la realització de plans conjunts i coordinats d'actuació.

12) Organitzar un Congrés Català sobre incendis forestals, on siguin representades totes institucions i organismes públics i privats, i associacions relacionades amb el tema, que elabori un Llibre Blanc sobre la política de prevenció i extinció d'incendis forestals.

13) Redistribuir o crear de nou parcs de bombers professionals que cobreixin tot el territori, segons els riscos potencials, la immediatesa, les isòcrones d'actuació i la qualitat de la intervenció. Com a mínim, cada capital de comarca hauria de tenir un parc de bombers professionals.

14) Incloure mesures de prevenció i d'autoprotecció en totes les actuacions dels diferents departaments de la Generalitat (territorials, urbanístiques, sanitàries, educatives, de lleure, etc.).

15) Col·laborar amb els Departaments, Regidories i Àrees d'Urbanisme i Obres Públiques, a l'hora d'habilitar carrers peatonals, col·locació de mobiliari urbà, senyalització de zones de restriccions, construcció de túnel, etc.

16) Planificar periòdicament simulacres d'incendi i evacuació en tots els edificis públics, i molt especialment a escoles, hospitals, geriàtrics i altres edificis peculiars.

17) Dotar de material informàtic i connexió entre tots els cossos i serveis de seguretat i emergències, per tal de poder estar informats dels incidents i novetats que es puguin produir i que puguin afectar el desenvolupament de les tasques que els diferents cossos i serveis tenen encomanades (talls de carrers per obres, grans avaries, manifestacions, concentracions massives de gent per diversos esdeveniments, canvis en el sentit decirculació, etc.).

18) Coordinar, potenciar i facilitar les pràctiques i la formació conjunta de tot el personal involucrat en l'emergència.

19) Garantir l'adequació, manteniment i noves adquisicions de mitjans materials d'intervenció, d'acord amb les noves tecnologies i amb els processos de formació del col·lectiu.

20) Revisar, adequar, mantenir i senyalitzar les boques d'incendi. Instal·lació d'una boca d'incendi en l'inici dels camins forestals estratègics, els edificis de més de cinc plantes i en altres edificis emblemàtics (centres assistencials, hospitals, geriàtrics, escoles, centres comercials, hotels, locals de gran concurrència, etc.).



21) Dotar dels recursos necessaris al CECAT (Centre Coordinador d'Emergències de Catalunya), creant així un sol centre des d'on sigui possible la coordinació de les diverses situacions de risc i emergència que són contemplades pels diferents plans especials de la Generalitat.

22) Demandar el traspàs de les competències de gestió de les emergències per risc nuclear (Pla Penta) i de salvament marítim, en mans encara de l'administració central.

23) Coordinar els diferents serveis bàsics (electricitat, aigua, gas, comunicacions i telecomunicacions) en un mateix entorn de treball. No oblidem que, per una part, els serveis bàsics són d'un especial interès en moments en què afecta una situació de catàstrofe i que cal que restin coordinats amb les actuacions que es desenvolupen per pal·liar-la, així com cal considerar una situació de risc el fet que un d'aquests serveis manqui en una zona oàrea determinades.

24) Impulsar la "Taula del Voluntariat de Protecció Civil" des d'on quedin clarament definides les tasques a desenvolupar per cada un dels components i assolir el que marca la Llei 4/1997 en les seves disposicions transitòries, on es remarca la necessitat d'unificar el voluntariat dispers i immers en l'àmbit de l'emergència en les associacions de voluntaris de protecció civil.

25) Potenciar els parcs de bombers com a centres integrals de protecció civil, on restin concentrats els diversos àmbits de l'emergència, però sense oblidar la premissa de la prevenció i l'autoprotecció, alhora que potenciaria les actuacions i intervencions amb personal més implicat en el territori i, per tant, més coneixedor d'aquest i dels seus riscos i recursos.

26) Incloure el voluntariat, a través d'una organització única i organitzada, com a membre de la Comissió de Protecció Civil de Catalunya, en la mateixa implicació que ho estant la resta de cosos d'intervenció.

## **MILLORAR LA SEGURETAT VIÀRIA**

### **1. Objectius**

1) Reduir, en l'horitzó del 2010, la sinistralitat i la mortalitat en les carreteres i vies urbanes a la meitat.

2) Canviar els hàbits i els comportaments en la mobilitat de forma que es primi el civisme i el respecte a les normes.

3) Generalitzar la preocupació i l'adopció de mesures destinades a reduir els accidents en totes les institucions de Catalunya, tot implicant-les juntament amb els agents relacionats amb el món del motor en l'assoliment dels anteriors objectius.



4) Convertir la seguretat viària i la reducció de la sinistralitat i la mortalitat viària en un tema prioritari del proper Govern de la Generalitat.

## **2. Mesures**

1) Promoure la modificació de la normativa legal existent per tal d'adaptar-la millor a les necessitats reals de la societat, del trànsit i de les infraestructures de transport.

2) Establir un nou model de seguretat viària basat en la prevenció.

3) Elaborar una Llei Catalana de Riscos Viaris que superi l'actual model i que s'acosti al model de prevenció de riscos laborals.

4) Confecció d'un Pla de Seguretat Viària per a Catalunya que contempli un conjunt de mesures destinades a promoure el civisme entre els conductors i el respecte a les normes de circulació dins del concepte de mobilitat sostenible, accessible i segura.

5) Crear un òrgan gestor de la mobilitat sostenible a Catalunya i unificar les competències relacionades amb la mobilitat, disperses entre diferents departaments.

6) Implantar mesures destinades a fomentar un major respecte entre els usuaris de l'espai públic, com la disminució de les velocitats dels vehicles.

7) Posar en marxa un pla de millora de punts negres i de TCA (trams de concentració d'accidents) de la xarxa viària catalana que contempli, en base als informes tècnics realitzats, l'eliminació de tots aquells punts, trams i cruïlles que resultin amb indicadors especialment negatius.

8) Destinar el 5% de les inversions reals en infraestructures i manteniment de la xarxa viària catalana a promoure actuacions específiques destinades a la millora de la seguretat viària i l'assistència a les víctimes.

9) Promoure un sistema de justícia ràpida i efectiva per tal de defensar l'ordre i la seguretat de la circulació.

10) Dotar al cos de Mossos d'Esquadra dels recursos humans, tècnics i materials necessaris per poder complir amb eficàcia la seva missió. Fomentar la participació dels agents en programes i cursos de formació, d'atenció a les víctimes dels accidents, i de reciclatge.

11) Impulsar un pla d'actuacions especials destinat a garantir la disciplina viària en quatre aspectes fonamentals:

a) Potenciar les operacions especials per tal d'impedir les infraccions que pertorben el normal funcionament de la circulació.



b) Reforçar les actuacions de control de circulació dels agents que actuen en els carrers i carreteres de Catalunya, especialment en les vies bàsiques, amb els mitjans tecnològicament més avançats, tot reforçant la plantilla amb 3.000 agents.

c) Reforçar el compliment estricte dels límits de velocitat i aplicar les conclusions de l'estudi realitzat per l'Ajuntament de Barcelona sobre l'impacte de la reducció de la velocitat de circulació dels vehicles, per sota dels 50 km/h, en les zones densament poblades i la seva incidència en l'accidentalitat.

d) Posar en marxa un Pla d'actuació especial destinat a combatre el consum d'alcohol en la conducció.