

 Carles Savalls

El Sector de Trànsit dels Mossos d'Esquadra de Girona

Per veure el vídeo sobre el Sector de
Trànsit de Girona:

infotransit.gencat.cat

El Sector de Trànsit de Girona en xifres

Any d'entrada en funcionament: 1998, data en què es va iniciar el desplegament del cos de Mossos d'Esquadra a les comarques de Girona. El de Girona, que té jurisdicció sobre municipis de sis comarques, és el més gran dels quatre sectors en què es subdivideix l'Àrea Regional de Trànsit de la demarcació.

Personal: En total, treballen al Sector de Trànsit de Girona 62 mossos d'esquadra. Entre ells, dos sergents (el cap i el sots-cap del sector), 12 caporals, 48 agents i 1 administratiu.

Parc mòbil: 22 motos amb logotip i 1 sense logotip, 7 turismes amb logotip i 4 sense logotip, i 4 furgonetes d'atestats.

Vies: A més de l'AP-7, aquest sector controla i gestiona el trànsit de tres carreteres nacionals, 12 de les codificades amb una C, 10 amb denominació GI, 5 GIP, 54 GIV i 2 BV. També treballa en accidents greus dins els nuclis urbans dels municipis del seu àmbit territorial que no disposen de policia local pròpia.



Jordi Barreras

El Sector de Trànsit de Girona gestiona les vies de municipis de sis comarques.

“L'assignatura pendent del trànsit de Girona és la remodelació de la Nacional II”

El Sector de Trànsit dels Mossos d'Esquadra de Girona és un dels quatre en què es divideix l'Àrea Regional d'aquesta demarcació, on també hi ha els sectors de Figueres, Sant Feliu de Guíxols i Olot. El de Girona cobreix un territori de 2.300 quilòmetres quadrats on hi ha les comarques del Gironès, el Pla de l'Estany, tota la Selva tret de Lloret de Mar, Tossa de Mar i Blanes, 13 municipis del Baix Empordà, un de l'Alt Empordà (Orriols) i Fogars de la Selva, al nord del Maresme. En total, 60 quilòmetres de l'AP-7, 51 de l'N-II i 42 de l'eix Transversal, principals vies gestionades d'un sector que té com a objectiu bàsic reduir la sinistralitat a la carretera.

“El nostre sector comprèn molt de territori. Hi ha moltes vies secundàries que, a més, no estan desdoblades. Aquí, el més freqüent són les col·lisions frontals i les sortides de via.” Així radiografia Albert Carafí, cap del Sector de Trànsit de Girona, el territori de la seva jurisdicció i la seva sinistralitat; amb unes vies que no han restat alienes a la situació econòmica que viu el país. L'autopista AP-7 és la porta d'entrada a la península des de Catalunya, una autopista de pagament. Així, i segons explica Carafí, s'ha notat que força trànsit s'ha derivat a l'N-II “per no pagar”. D'aquesta manera, l'N-II es troba actualment “sobresaturada”. Si a més tenim en compte que el tram que gestiona el Sector de Trànsit dels Mossos d'Esquadra de Girona no està desdoblada, que només té dos carrils (un per sentit), que hi ha molts camions, molts cons i molt de trànsit en general, i hi ha zones que requereixen obres de millora —ni tan sols hi ha voral a la carretera —, Carafí arriba a la conclusió que la via “no està en condicions d'absorbir el volum de trànsit que suporta actualment”. L'absència de blocs separadors tipus New Jersey fa que una simple distracció al volant pugui derivar en una col·lisió frontal. Quan la topada és entre un turisme i un camió, “ja surt la furgoneta d'atestats cap a l'accident”, perquè la probabilitat que hi hagi alguna víctima mortal és molt superior, indica. El sergent dels Mossos d'Esquadra és taxatiu en afirmar que, en el seu sector, “l'assignatura pendent és l'N-II”. I ho contrasta amb l'efecte que han tingut, per exemple, obres de condicionament que s'han fet en vies com la C-35,

que s'ha desdoblada en el tram que depèn del Sector de Sant Feliu de Guíxols, una àrea amb molts locals d'oci nocturn i on “s'ha reduït la sinistralitat”.

El sector gironí de l'eix Transversal es troba actualment en obres de desdoblament que trigaran encara alguns mesos a finalitzar. Tot i això, Carafí assegura que el seu no és el tram més conflictiu d'aquesta via, que té el veritable punt negre entre Vic i Manresa. De fet, durant els primers sis mesos de l'any, en el sector de Girona només hi ha hagut una víctima mortal; el fet que hi hagi obres obliga els conductors a anar més lents, tot i que es tracta d'un tram on les patrulles dels Mossos no es poden situar enlloc per fer-hi controls; “caldrà habilitar-ne algun”, reclama el sergent.

Cotxes bala

Pel que fa a l'AP-7, al sector han detectat que a primera hora del matí “és un no parar, entre setmana” pel que fa a les infraccions per excés de velocitat, ja que “la gent té pressa per dur els nens a l'escola”. I una percepció “personal” de Carafí: com més densitat de trànsit hi ha, més es corre, perquè sempre hi ha algun conductor que sent la necessitat d'anar avançant els altres vehicles i de posar-se a l'esquerra per anar més ràpid. Quan disminueix la densitat del trànsit, es corre menys perquè aleshores “no cal fer massa avançaments”. El risc, en aquests casos, és que es

detecti algun “conductor bala”, com el que es va interceptar i multar el passat dimecres 11 de juliol. L'Infotrànsit en va ser testimoni directe. El control de velocitat s'havia muntat a primera hora del matí al carril d'incorporació a l'AP-7 des de la sortida 8, en sentit Girona. A les 9.07 h, un turisme blanc amb matrícula francesa va ser detectat circulant a 217 km/h a l'altura del quilòmetre 71,5. El radar mòbil va activar la càmera. El mossos d'esquadra que controlava les dades del dispositiu amb una tauleta tàctil, dins d'un turisme del cos sense logotip, va avisar les patrulles motoritzades que s'esperaven una mica més enllà, a l'àrea de servei: marca del turisme infractor, matrícula, color..., les patrulles van engegar el motor i en veure passar el cotxe que calia interceptar es van posar en marxa per avisar-lo. Un cop a la seva altura, se li va demanar que abandonés l'autopista a la següent sortida i allà, en presència de la Unitat d'Atestats, se'l va multar. Es tractava d'un vehicle on viatjaven tres homes. El conductor, de 27 anys. Els mossos se'ls van adreçar en tot moment en francès. Inspecció de la documentació del vehicle i de l'infractor, revisió del maleter i, finalment, detenció. El jove va passar a disposició judicial. Conduir a partir de 208 km/h es considera delictes penal. En la majoria d'aquests casos, a l'infractor se'l condemna a una multa que valora econòmicament el responsable del jutjat i a una prohibició de vuit mesos de conduir en territori estatal.

El sergent Carafí explica que “moltes de les infraccions de velocitat” les detecten “en conductors de nacionalitat francesa”. D'entrada, perquè és un turista majoritari a casa nostra, donada la proximitat, però també perquè, segons Carafí, el conductor francès no perd cap punt del carnet si comet una infracció a Catalunya: “paguen la multa i marxen”. “Els espanyols, en canvi, sí que tenen por de perdre punts”, afirma.

Controls i formació

Al Sector de Trànsit dels Mossos d'Esquadra de Girona cada dia es planifiquen controls de tota mena: de velocitat, alcoholèmia, ITV, inspecció d'elements de seguretat passiva, transports... “El que fem a la carretera és prevenció”, assegura Carafí. Controls, molts d'ells aleatoris, que tenen un efecte dissuasiu. “La prevenció l'aconseguim amb aquesta pressió, la de poder-te trobar un control. Així, reduïm l'accidentalitat”. Per exemple, de controls d'alcoholèmia, en tota l'Àrea Regional de Trànsit de Girona se'n fan uns 2.500 a l'any. El cap de setmana del 7 i 8 de juliol passats es va fer l'operació Snoopy, un control de trànsit i de seguretat ciutadana en què es van escorcollar 282 vehicles i es van detenir 48 persones amb el balanç de 40 positius en els controls d'alcoholèmia i 1 en el de droga. El 2011, la sinistralitat es va reduir un 6,1% en les carrete-

La tasca del sector és fer prevenció dels accidents. Es treballa amb els conductors, però també amb altres col·lectius, com ara la gent gran, els infants i les persones sordes

res de tota la demarcació: hi van perdre la vida en accidents de trànsit 11 persones menys respecte del 2011. Igualment es va reduir el nombre de ferits en 116 persones en el mateix període.

Però la prevenció, al Sector de Trànsit de Girona també la fan fora de carretera: sessions de formació amb empreses, avis, persones sordes i fins i tot amb gent que encara trigarà anys a posar-se al davant d'un volant. Es tracta de les sessions de mobilitat segura, com la que a primers de juliol es va fer amb la quitxalla del casal d'estiu de Vilablareix, un grup de 14 petits d'entre 7 i 10 anys i un altre de 17 nens i nenes d'entre 4 i 6 anys. El caporal del sector, Xavier Duran, és un dels responsables d'aquestes sessions. Per a ell, es tracta que els nens “aconsegueixin tenir actituds preventives i les transmetin als seus pares”, canvis d'actitud que “ens duguin bons conductors a la llarga”. Treballen amb material ideat per ells mateixos i també amb el que edita el Servei Català de Trànsit en col·laboració amb les policies locals”, explica. Una col·laboració que de vegades porta a casos com el de Rupió, en què l'ajuntament va detectar un alt índex de sinistralitat a la carretera que els uneix amb la Pera i Parlavà; els Mossos en van fer un estudi i es van acabar proposant mesures correctores per reduir la sinistralitat, com ara fer-hi rotondes i millorar la senyalització.



Sergent Albert Carafí, cap del Sector de Trànsit dels Mossos d'Esquadra de Girona.

A l'Àrea Regional de Trànsit de Girona, l'any passat es va reduir la sinistralitat en un 6,1%. Hi va haver 11 víctimes mortals menys que en l'exercici anterior i també es va reduir el número de ferits en 116 respecte de l'any 2010



Un home de 27 anys va ser detingut el juliol passat per conduir a 217 km/h per l'AP-7 a Girona.



El caporal Xavier Duran en el transcurs d'una sessió de mobilitat segura a Vilablareix.