

Fomento instalará 1.500 kilómetros de guardarraíles especiales para proteger a los motoristas



# FRENO A LAS "BARRERAS ASESINAS"

Las tradicionales barreras de seguridad, eficaces para los vehículos de cuatro ruedas, pero que actúan como cuchillas con los motoristas, tienen los días contados. Las nuevas, diseñadas para proteger por igual a vehículos de dos y de cuatro ruedas, ya se están instalando de acuerdo con un plan del Ministerio de Fomento que culmina en 2011 y que comprende 1.500 kilómetros de los tramos más críticos de las carreteras de titularidad estatal.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Dlírios

**E**l Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un plan para 'asegurar' 1.500 kilómetros de barrera convencional entre 2006 y 2011, con el fin de evitar que los motoristas choquen contra las propias barreras, árboles, farolas o señales en ca-

## ASÍ SON LAS NUEVAS BARRERAS.....



**Características de la barrera doble:**  
Una segunda barrera inferior, añadida a la habitual, tapa el vano y cubre los postes.

Están diseñadas para proteger más a los vehículos y reduce los daños a los motoristas.

### CÓMO PROTEGEN:

- 1- Impide las salidas de vía.
- 2- Recogen suavemente al motorista.
- 3- Protegen contra los postes.
- 4- No rebota al motorista hacia la calzada.



(Fuentes: Ministerio de Fomento y CIDAUT).

so de caída. Este plan –con un presupuesto de casi 43 millones de euros– establece que las nuevas barreras se instalarán en los tramos de carretera con fuertes deceleraciones debidas a la presencia de curvas cerradas o salidas a otras vías sin carril de deceleración, en los próximos seis años, en los 25.000 kilómetros de las carreteras de competencia estatal. Castilla-La Mancha (304 km.), Andalucía (264) y Asturias y Castilla y León (205 cada una) serán las comunidades con más kilómetros de barreras nuevas.

La supresión de las barreras peligrosas para los motoristas comenzó en 2004, con ensayos a escala real con diferentes tipos de guardarraíles contra los que se lanzaron ‘dummies’ con distintas velocidades y ángulos y la colaboración de las partes implicadas (ver recuadro). De ahí salió la clave de este plan: la Orden 18/2004, aplicable sólo a carreteras estatales, que obliga a proteger los tramos de vía de mayor peligrosidad con barreras igualmente efectivas para motos y coches desde 2005, especificando las características geométricas de los tramos y modelos de barreras a utilizar. “Las barreras pretenden reducir los daños, no evitar los accidentes” señalan en Fomento, y explican que deben ser efectivas en salidas de vía (evitan colisiones frontales, contra obstáculos, vuelcos, despeñamientos...) “para la mayoría de los vehículos, que son de cuatro ruedas”.

Según la Dirección General de Carreteras, los accidentes son más graves en tramos sin barrera (su presencia disminuye la severidad un 30%). Pero aunque la utilidad de las vallas es incuestionable, su instalación sólo será obligatoria en las carreteras estatales (25.000 kilómetros de los 160.000 que hay en España), don-



► Los moteros quieren protecciones en todas las barreras de nuestras carreteras.

## “NO MÁS MUERTES”



Unos 15.000 moteros, reunidos por ‘Moteros por la vida’, se manifestaron en tres ocasiones en noviembre y diciembre pasados para pedir “la protección de la totalidad de la red viaria con el fin de evitar cientos de muertes injustas todos los años”. Sus solicitudes se dirigieron al gobierno central y a las comunidades autónomas, calificándose la gestión estas últimas de “desastre”. Tras una reunión con responsables de la DGT y de Fomento, los moteros han logrado el compromiso de licitación, para este año, de 330 km. de barreras, además de la formación de un grupo de trabajo con la DGT, Fomento y otros colectivos para estudiar la seguridad de los motoristas.

de se producen el 12% de todos los accidentes con víctimas, el 8% de los muertos y el 6% de los accidentes con víctimas por salidas de la vía de motos. En el resto de las carreteras, cada administración debe llevar a cabo sus propias acciones. De momento, entre los responsables autonómicos consultados por esta revista, a principios de enero, sólo La Rioja, Comunidad Valenciana y Guipúzcoa están reforzando las barreras de seguridad para los motoristas en ‘puntos negros’ de las carreteras de su competencia.

**PROTECCIÓN EXTRA.** Este recién iniciado plan pretende dotar a las barreras emplazadas en lugares conflictivos de un segundo perfil que impedirá que los motoristas ‘pasen’ bajo la misma, protegiéndoles de golpes contra los postes metálicos que las anclan al suelo. “Vamos a

## ... Y ASÍ "LESIONAN" LAS ANTIGÜAS

### MODELO TRADICIONAL

Diseñado para reconducir los vehículos de cuatro ruedas y evitar su salida de la carretera, resultan especialmente lesivas para los motoristas



### Postes

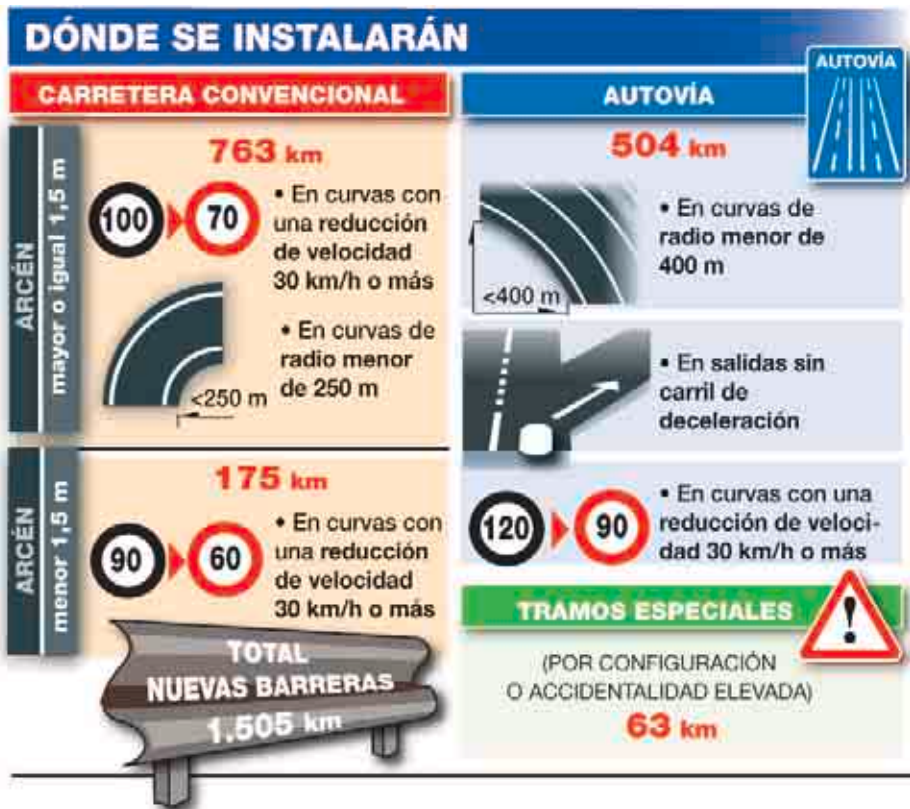
Son estrechos y rígidos. Los más peligrosos (en doble ‘T’) sólo están retirados de las carreteras estatales. Los que se instalan actualmente no tienen aristas.

Protecciones: de plástico, tapan las aristas y acolchan los postes.

### DAÑOS HABITUALES



1. Impacto contra un poste: heridas mortales en cabeza, cuello, columna y vísceras. Amputaciones en las extremidades.
2. Impacto contra una protección: aunque cubren los filos cortantes, también provoca heridas mortales y amputaciones.
3. Salida de vía: el motorista puede pasar bajo la barrera y colisionar contra árboles, faros, señales....



## ASÍ LLEGARON LAS 'BARRERAS AMABLES'



La actual norma de homologación de las nuevas barreras fue fruto de la colaboración de todos los implicados: administraciones, investigadores, motoristas, ciclistas y víctimas. El soporte científico corrió a cargo del Centro de Investigación y Desarrollo del Automóvil (CIDAUT). "En nuestras pruebas, lanzamos un 'dummy' de 85 kilos contra los postes de una barrera convencional a 60 km/h: el muñeco tuvo heridas mortales en cuello, cabeza, columna y vísceras, además de amputaciones de extremidades —explica Alberto De Prado, responsable de laboratorio CIDAUT—. La finalidad de las pruebas era encontrar una barrera más amable, que recogiera el cuerpo del motorista y, al tiempo, no resultara ni demasiado flexible, para proteger del impacto contra los postes, ni demasiado rígida, para no causarle daños".

instalar 1.500 kilómetros de barrera doble en seis años; es más segura para las motos, pero también para los vehículos ligeros —afirma Vicente Vilanova, subdirector de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras—. Pero no sustituiremos todos los 'quitamiedos' de las carreteras, es imposible e innecesario".

Por su parte, Juan Manuel Reyes, presidente de la asociación Mutua Motera, valora positivamente el plan, porque "por primera vez se está haciendo algo por los motoristas", pero considera que la norma que contiene la renovación es "muy limitada, pues no es de obligado cumplimiento" y cree que el plazo de seis años dado por Fomento es demasiado largo: "Cada semana 'cae' un motorista ante los guardarraíles. De nuestra asociación ya han fallecido tres". Según

datos de las asociaciones de motoristas, 120 conductores de vehículos de dos ruedas murieron por las barreras en 2005". Sin embargo, lo cierto es que se carece de datos fiables al respecto. Según las cifras de la DGT, son 867 los conductores y pasajeros de motos, ciclomotores y bicicletas muertos en carretera y zona urbana en 2005, pero se desconoce el número de ellos que murieron por la presencia o ausencia de un 'quitamiedos'.

También las víctimas de los accidentes

de tráfico son parte interesada en este asunto. Ana María Campo, presidenta de la asociación Stop Accidentes, asegura que "apoyamos todo lo que sea impedir desgracias y muertes". Para Pedro Fusté, víctima de un 'quitamiedos' "se puede acabar con esta locura, pero es de lamentar que tarden tanto tiempo; la inversión compensa, porque el precio en vidas siempre será muy superior". Fusté perdió el brazo derecho contra un poste en un accidente de moto y reconoce que "todavía pudo ser peor". ♦

### Andrés Pérez Rubio, campeón de motociclismo y víctima de las barreras "Es necesario cambiarlas inmediatamente"



- Un poste le cortó las manos tras una caída hace 13 años, ¿hubiera sido distinto con otro tipo de barrera?

- Sin duda. El ángulo de choque fue de 15 grados e iba a unos 100 km/h. Caí sobre la valla y el saliente superior del poste me arrancó las manos. A la moto no le pasó nada. Los 'quitamiedos', son extremadamente peligrosos y provocan muertes, incapacidades, amputaciones...  
- ¿Qué le parece el plan de sustitución de barreras de Fomento?

- Es el camino que hay que seguir. Pero Fomen-

to es titular de sólo 25.000 kilómetros de carretera. Hay que unir iniciativas y trabajar todos juntos. Es necesario cambiar las barreras inmediatamente; los resultados con las nuevas se verán en seguida.

- Y las comunidades autónomas, ¿están por la labor?

- Hay muchas concienciadas, pero otras no. Voy a hablar con todas una por una y les voy a preguntar qué van a hacer con las barreras.

- ¿Cuántos kilómetros de barreras para proteger a los motoristas necesitamos en nuestras carreteras?

- Entre todas las administraciones podrían proteger con barreras seguras 10.000 kilómetros de carretera en dos años. Terminaríamos con el 40 ó 50% de los tramos peligrosos, sin agobios ni tirar la casa por la ventana.

