



Esta y las siguientes imágenes corresponden a un simulacro de accidente en un túnel, con intervención de los servicios de emergencia.

Los túneles, más seguros

El último informe europeo sobre evaluación de la seguridad y el riesgo de los túneles, EuroTAP, refleja los mejores resultados de los últimos años. Por otro lado, muchos conductores siguen sin saber cómo actuar ante una emergencia dentro de un túnel.

EN ESPAÑA, LOS TÚNELES DE VIELHA(LLEIDA) Y MARCHANTE (MÁLAGA) RECIBEN LA MÁXIMA PUNTUACIÓN

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Saber qué hacer dentro de un túnel cuando se produce un accidente o una avería puede ser crucial. Cosas tan simples como andar a gatas si hay humo, fijarse dónde están las salidas o dejar las llaves puestas si abandonamos el vehículo pueden facilitar la labor de los servicios de emergencia y nuestra propia seguridad. Además, a la hora de circular, hay que tener en cuenta las peculiaridades del entorno. “*Los conductores no son conscientes de que dentro de un túnel cual-*

En circulación normal

- No sobrepasar los límites de velocidad
- Mantener una gran distancia de seguridad
- Memorizar las salidas y teléfonos de emergencia
- En caso de atasco, parar el motor y permanecer en el vehículo
- No realizar nunca un cambio de sentido ni conducir marcha atrás

En caso de avería o accidente

- Parar el motor
- Encender las luces de emergencia
- Estacionar lo más cerca posible del borde derecho
- Ponerse el chaleco reflectante para salir del vehículo
- Informar a las emergencias a través del teléfono SOS

Si se incendia el vehículo

- Encender las luces de emergencia
- Intentar salir sin girar ni dar marcha atrás
- Si no se puede, aparcar en el borde derecho de la vía
- Parar el motor y dejar el vehículo con las llaves puestas
- Apagar el fuego sólo si está en fase inicial. Si no, buscar la salida

Consejos para salir del túnel



Los operadores gestionan el túnel desde un centro de control.



Lo mejor es avisar a través del poste SOS porque tiene cámara.

quier situación se agrava, por lo que deben de extremar las precauciones, aumentar la distancia de seguridad y reducir la velocidad”, asegura Federico Fernández, subdirector de Gestión del Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT).

El último informe europeo sobre evaluación de la seguridad y el riesgo de los túneles en Europa, EuroTAP 2009, refleja unos buenos resultados sobre la situación de las infraestructuras. De hecho, “tras analizar trece túneles de cuatro países europeos (España, Alemania, Suiza y Croacia), se han obtenido los mejores resultados en once años”, asegura Antonio Lucas, di-

rector de Seguridad Vial del RACE. Según la evaluación, que tiene en cuenta el tipo de tráfico que soporta el túnel y sus instalaciones, nueve son muy satisfactorios; cuatro, satisfactorios; y uno, aceptable.

Sin embargo, siguen existiendo deficiencias, según el Real Automóvil Club de España (RACE), que ha participado junto al RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) en el informe. En el 38% de las infraestructuras inspeccionadas es insuficiente el tiempo de los equipos respiratorios para los servicios de emergencias. Además, uno de cada tres túneles no dispone de altavoces y uno de cada cuatro, no tiene barreras ni paneles infor-

mativos.

En el caso de los túneles españoles, el de Viellha (Lleida) y el de Marchante (Málaga) han obtenido un resultado global “muy satisfactorio”; el de Piqueras (Soria), “satisfactorio”, con una deficiencia importante en ventilación, y otro “satisfactorio” ha sido para el túnel asturiano Ordovíco del Fabar, con carencias en los sistemas de comunicación.

En general se ha mejorado en los últimos años. Tras terribles accidentes como el ocurrido en 1999 en el túnel de Montblanc (Francia), donde murieron abrasadas 39 personas, la Unión Europea ha ido exigiendo unos niveles

de seguridad cada vez mayores. Desde entonces, EuroTAP ha inspeccionado 347 túneles de más de un kilómetro de longitud (48 en España) y se ha dado de plazo hasta 2019 para cumplir la directiva que obliga a aumentar los niveles de seguridad.

En el RACE destacan la necesidad de hacer más simulacros, como el realizado recientemente por el Ayuntamiento de Madrid en el túnel de la M-30 y que ilustra este reportaje; piden un sistema de análisis de riesgo y control de mercancías peligrosas a su paso por los pasos subterráneos y potenciar la formación de los operadores que los gestionan. ♦



Los túneles más largos deben tener varias salidas de evacuación.



La rapidez en el rescate y la asistencia es fundamental.



Cualquier accidente dentro de un túnel es siempre más complicado.



Los servicios de emergencia utilizan equipos de respiración.



Lo más importante dentro de un túnel es la protección contra incendios.



El rescate de los heridos es la prioridad.



Los otros conductores deben sacar su vehículo del túnel o dejarlo retirado con las llaves puestas.