

## SERGIO CORREDOR | DIRECTOR DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN VIAL

Los fabricantes de sistemas de protección vial creen, como apunta Sergio Corredor, que el 40 por ciento de las muertes por accidente disminuiría con más vallado de seguridad.

### “El vallado de las vías reduciría el 40 % de muertes”

**Carmen Santana**  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Las estadísticas anuales de siniestralidad de tráfico apuntan que entre un 30 y un 40 por ciento de las víctimas mortales se producen a causa de salidas de la calzada. Luego los sistemas de protección adecuados, sostiene la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (SIMEPROVI), son fundamentales para hacer más segura la conducción.

— **¿En qué porcentaje se podrían reducir los accidentes con víctimas mortales y heridos?**

— Si actuamos sobre las márgenes de las carreteras, hacemos que sean menos peligrosas y las protegemos con sistemas de contención, estaremos actuando sobre ese porcentaje de entre el 30 y el 40 por ciento de víctimas por salidas de la calzada. Por eso consideramos que el asunto es muy relevante.

— **¿Qué grado de cobertura de la red viaria aún no cuenta con vallado de seguridad?**

— Es complicado disponer de un dato concreto porque las carreteras españolas son gestionadas por distintas administraciones, desde el Ministerio de Fomento, aunque no es el caso de Canarias, hasta comunidades autónomas pasando por administraciones provinciales. Cada red de carreteras tiene sus propios planes y presupuestos. Pe-

ro, en cualquier caso, queda bastante por hacer, no sólo en cuanto a colocar barreras nuevas sino para que los sistemas que se coloquen estén ensayados, sean de calidad y se haya demostrado que su funcionamiento es óptimo. Además hay que sustituir las que han quedado anticuadas.

— **Una nueva normativa europea obliga ya a instalar esos sistemas.**

— Sí. Entró en vigor el 1 de enero de este año y es el Marcado CE para sistemas de contención de vehículos. De forma voluntaria se aplica desde enero de 2008 pero ahora es obligatorio. De forma que todas las barreras que se colocan en las carreteras europeas han superado una serie de ensayos hechos a escala real con vehículos en un laboratorio acreditado. Además, los fabricantes tienen un control interno que permite garantizar la calidad del producto. Ninguno puede vender sus productos sin este marcado. Otra cosa es su implantación, su normativa, que deciden las administraciones. Por ejemplo, el Gobierno de Canarias en sus carreteras puede decidir si quiere colocarlos en determinados tramos o no.

— **¿Son muy costosos?**

— No. En torno al 1 por ciento del total de la infraestructura es lo que puede costar proteger correctamente la vía. Nosotros decimos que vale lo



Sergio Corredor, en un momento de la entrevista. | JUAN CARLOS CASTRO

“Queda mucho por hacer. No sólo en cuanto a colocar barreras sino otros dispositivos que sean más óptimos”

“Las ‘carreteras que perdonan’ son las que tienen buen diseño y minimizan el efecto del error en la conducción”

mismo 99 kilómetros totalmente protegidos, que 100 sin proteger, con lo cual la elección es bastante clara.

— **Ese sistema de calidad no es lo que predomina en la mayoría del vallado que tienen en la actualidad las carreteras españolas, ¿no?**

— Es difícil calcular un dato preciso. Pero, desde luego, es todo lo que se pone nuevo. Tampoco hay que pensar que lo colocado hasta ahora no es seguro. Aunque sí que es cierto que sigue habiendo carreteras con sistemas anticuados que es necesario ir sustituyendo progresivamente por productos que ya hayan sido ensayados y demostrado su eficacia.

— **El conductor, el vehículo y la carretera se reparten las culpas en los accidentes. ¿En qué medida la mejora de las infraestructuras, en general, está incidiendo en la mortalidad?**

— En los últimos años ha habido en España una reducción

de la accidentalidad importante. Quizá se pueda achacar a medidas como el carné por puntos o la reforma del Código Penal. Medidas para hacer que la gente conduzca con más cuidado y no incumpla las normas. Las infraestructuras se tienen cada vez más en cuenta. El año pasado apareció una directiva europea que controla la seguridad en todas las fases del diseño, construcción y explotación de las carreteras. No nos podemos centrar únicamente en el usuario sino atender a los otros factores. Son importantes ‘las carreteras que perdonan’: en caso de error de conducción, el diseño de la carretera puede ayudar a minimizar el accidente.

— **¿Cuál es la tendencia en los sistemas de seguridad?**

— Pues tratar de proteger al mayor número de usuarios. Hay barreras para vehículos que no son seguras para motociclistas, y vallas que sí son específicas para estos, por ejemplo.

Entra en [www.laprovincia.es](http://www.laprovincia.es) y participa en el sorteo

ESTADIO GRAN CANARIA - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

23 SEPTIEMBRE 22:00 h.

VENTA DE ENTRADAS: PALMAS EL PAÍS, EL PAÍS, HYUNDAI, KUSER, PLANET

\*Acceso con control electrónico de entradas: no compres entradas en la calle o punto de venta no oficial, es muy probable que sean falsas y no puedas acceder al local\*

50  
entradas