



La red viaria, bajo la lupa

EL 30% DE LAS BARRERAS DE SEGURIDAD INSTALADAS EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS PRESENTAN DEFECTOS DE CONSERVACIÓN

Deformaciones, oxidación o extremos sin enterrar podrían afectar al correcto funcionamiento de estos elementos en caso de impacto

Madrid. - Viernes, 29 de julio de 2016

Las barreras de seguridad son dispositivos que se sitúan a lo largo de los márgenes exteriores de una carretera o en la mediana para evitar que los vehículos que se salen de la calzada alcancen un obstáculo o un desnivel, o invadan otras vías de circulación. Un tipo de siniestro que, en 2014, se cobró la vida del 38% de los fallecidos por accidente de tráficoⁱ.

Al igual que el resto de elementos del viario, el correcto funcionamiento de estos sistemas está sujeto a un adecuado mantenimiento de los mismos, tanto en lo que respecta a la propia barrera como a su instalaciónⁱⁱ. Sin embargo, el último informe sobre “Necesidades de Inversión en Conservación”, desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), revela que el 30% de las barreras de seguridad instaladas en las carreteras españolas están en mal estado o adolecen de una disposición incorrecta.

Los principales defectos detectados por la auditoría de la AEC son oxidación y deformación, uniones no aptas, tramos con alineación incorrecta y extremos no enterrados.

Las deficiencias asociadas al efecto del óxido sobre el acero se presentan en un 5% de los casos; en todos ellos se observan muestras de oxidación en más de la mitad de la superficie de la barrera.

Asimismo, el 3,5% de los sistemas de contención metálicos instalados en las carreteras de nuestro país presentan deformaciones, habitualmente debido a impactos tras los cuales la barrera afectada no ha sido sustituida.

Las uniones no aptas (tornillos que faltan o no están bien ajustados) y los tramos con alineación incorrecta (el borde superior del dispositivo ha de mantenerse paralelo al terreno, sin ondulaciones) aparecen –siempre según datos de la AEC- en un 8% y un 4% de los casos, respectivamente.

% total de barrera en mal estado o en disposición incorrecta				
30%				
% de tramos con oxidación	% de barreras con tramos deformados	% de barreras con uniones no aptas	% de extremos no enterrados	% de tramos con alineación incorrecta
5%	3,5%	8%	19%	4%

Por último y considerando el peligro que esta situación entraña en caso de impacto, resulta especialmente preocupante el porcentaje de extremos de barrera no enterrados que registra el informe, un 19% para el conjunto de las dos redes viarias estudiadas (Red del Estado y Red Autonómica).

Cola de pez

Las terminaciones en “cola de pez” son un tratamiento del extremo de la barrera actualmente en desuso y no recomendado en las normativas técnicas en vigor debido al riesgo de empotramiento.

Pese a ello, el 9% de las barreras de seguridad de las carreteras españolas aún cuentan con este tipo de extremos, tal y como se desprende de la investigación realizada por la Asociación Española de la Carretera.



Necesidades de inversión en conservación de barreras de seguridad

La fabricación de las barreras de seguridad responde a unos procesos de control muy exigentesⁱⁱⁱ, habiendo de superar ensayos de choque a escala real para verificar su correcto funcionamiento; estas pruebas son realizadas por laboratorios acreditados utilizando distintos tipos de vehículos (turismos y vehículos pesados) o maniqués que simulan el cuerpo de un motociclista.

Una instalación inadecuada o una mala conservación podrían afectar a la respuesta de estos sistemas en caso de accidente.

¿Cuál es su coste de mantenimiento? En términos generales y de acuerdo con las conclusiones del informe de la Asociación Española de la Carretera, la inversión necesaria para reponer ese 30% de barreras que están deterioradas, considerando las redes del Estado y Autonómica en su conjunto, asciende a 229 millones de euros.

Eso sí, el estudio de la AEC sólo analiza las barreras de seguridad instaladas, sin evaluar la posible necesidad de su instalación en aquellos tramos que carecen de ellas.

Ficha técnica del Estudio



3.000 tramos de 100 metros, 20.000 fotografías.



6 profesionales implicados, 10 evaluadores, más de 4.000 horas de trabajo.



3 millones de m² de pavimento.



3.000 señales verticales de código.



900 km de marcas viales.



175 km de barreras metálicas.



25.000 elementos de balizamiento.

Fiabilidad de la muestra

2,6% de error en la Red de Carreteras del Estado.

2,4% de error en la Red Autonómica.

95% de Nivel de Confianza.

INFORME COMPLETO

Más información:

Departamento de Comunicación y RR Institucionales

Marta Rodrigo (mrodrigo@aecarretera.com) * 637 51 04 05

Susana Rubio (srubio@aecarretera.com)

@aecarretera - #informeAEC

ⁱ Según datos de la Dirección General de Tráfico, en 2014 se registraron 13.314 accidentes con víctimas por salida de vía, con un balance de 476 fallecidos y 1.856 heridos hospitalizados.

ⁱⁱ Las características de las barreras de seguridad y los criterios técnicos para su instalación están regulados por la Orden Circular 35/2014 sobre «[Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos](#)».

ⁱⁱⁱ Norma EN1317