



JUAN MANUEL ÁLVAREZ

Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial

«España está a la cabeza del desarrollo de barreras que protegen a los motoristas»

«Entre el 30 y el 40 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico se produce a causa de una salida incontrolada del vehículo de la vía»

Oviedo, Nicole CACHO
Más del 60 por ciento de las barreras metálicas de las carreteras españolas, esos «quitamiedos» que evitan cientos de muertes en accidentes de tráfico a lo largo del año, proceden de fábricas asturianas. Concretamente, tres de las cinco empresas que se dedican al desarrollo de estos sistemas de seguridad pasivos están en Asturias, emplean a 500 personas de manera directa —más de 3.000 de forma indirecta— y facturan más de 100 millones de euros al año. El presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (Simeprovi), Juan Manuel Álvarez («asturiano de pura cepa»), cree que España está a la cabeza de Europa en avances en este campo, «sobre todo en la protección de los motoristas», los más vulnerables en la carretera. Simeprovi celebra hoy una reunión de directivos en Oviedo.

—¿A qué se debe que haya esta concentración de empresas que fabrican barreras de protección en el Principado?

—Se debe a que Asturias tiene una tradición siderúrgica muy importante. Ensidesa, Uninsa, la fábrica de Mieres, etcétera, configuraron un tejido industrial muy importante en el Principado. Las barreras se construyen con elementos siderúrgicos. Y no sólo se dedican a las barreras metálicas a nivel nacional, sino que desde Asturias se exporta a otros países de Europa.

—¿Qué hay que hacer para bajar la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico?

—Entre el 30 y el 40 por ciento de las muertes en los accidentes de tráfico se produce por una salida incontrolada del vehículo de la vía por donde circula. Para evitar esto es imprescindible mejorar los márgenes de la carretera. Cuando los márgenes sean seguros, menos muertes habrá. Hay determinados sitios, Asturias es uno de ellos, en que por el terreno es muy difícil acondicionar los márgenes. No se pueden hacer, para que nos enten-



LUISMA MURIAS

El presidente de Simeprovi, el asturiano Juan Manuel Álvarez.

«Se buscan barreras que sean capaces de contener un camión, pero que no destrocen un coche»

damos, pistas de Fórmula 1 en todas las carreteras del país. En los sitios en donde no se puedan acondicionar los márgenes hay que poner una barrera metálica de seguridad. Las barreras han tenido mucha evolución, desde los años cincuenta, cuando se pintaban los árboles de blanco, hasta las barreras actuales. Éstas han tenido un desarrollo muy grande en los últimos años, de tal manera que se ha pasado de proteger estrictamente al automovilista a proteger a cualquier persona que sea susceptible de tener un accidente: los motoristas, los que circulan en autobús, etcétera.

«Un quitamiedos debe amortiguar el golpe y devolver el vehículo a la carretera»

—¿Qué función exacta tienen las barreras metálicas?

—Básicamente, amortiguar el golpe y hacer retornar a la vía al vehículo accidentado. Las barreras se ponen cuando hay peligro de que el vehículo caiga por un terraplén o precipicio, por ejemplo. A lo largo del tiempo se ha ido trabajando en el desarrollo de sistemas de alta contención. En otras palabras, barreras metálicas capaces de contener a un camión, pero que no sean lo suficientemente duras como para destrozar un turismo.

—Los motoristas temían muchas de esas barreras.

«Los sistemas de seguridad vial suponen el 1 por ciento del coste total de una carretera»

—Cuando se empezaron a introducir las barreras en España, la prioridad era proteger a los turistas. Los soportes de las barreras eran de forma de «doble T», que eran aceptables para los turistas, pero que con el paso del tiempo se fue viendo que causaban más problemas en el choque de un motociclista. Con el tiempo, el modelo se fue modificando para que el perfil de los postes no tuviera aristas, entonces se pasó al «poste C». Posteriormente, se pasó al poste tubular y después fueron apareciendo una serie de elementos específicos, como los que se destinan a proteger a

los motociclistas. Consiste en un elemento que se coloca por debajo de las vallas para que el motociclista, cuando cae, al pasar por debajo de la barrera, choque con este elemento y se amortigüe el impacto. Lo que impide es que alcance a los postes, que es básicamente lo que causaba daños graves a los motociclistas. Se puede afirmar que por cuestiones de clima los países del sur de Europa están más preocupados en solucionar los problemas de los motoristas y, concretamente, España está a la cabeza del desarrollo de estos mecanismos que salven la vida a los motociclistas.

—Pero, en caso de accidente, ¿no es más peligroso que el vehículo accidentado o el motorista choque contra una barrera y rebote de nuevo a la carretera, por donde circulan más personas?

—Hay un claro ejemplo de rebote y de incrustación que son las barreras de hormigón. Efectivamente, ni el vehículo ni el motorista pasan, pero quedan incrustados en la propia barrera. La barrera metálica no funciona así. Si es la adecuada para la contención correspondiente lo que hace es amortiguar el golpe y, en teoría, reconduce el vehículo a su calzada, flexionando un poco la barrera. Se impide, en la medida de lo posible, el impacto con los vehículos que vengan detrás. Esto es un criterio de aceptación en las pruebas de homologación. Se ve no sólo que el coche haya quedado contenido, sino el ángulo con el que sale, de forma que no suponga un riesgo para los demás usuarios de la carretera.

—Se asume que hay diversos tipos de barrera dependiendo de las carreteras.

—Exacto. Eso es competencia de cada Administración correspondiente. No todas las carreteras españolas dependen de Fomento; hay carreteras que dependen de diputaciones, de comunidades autónomas, etcétera. Son las administraciones las que deciden qué barrera poner en determinado tramo. Nosotros trabajamos en la formación de los técnicos de la Administración para que decidan adecuadamente qué barrera poner en cada sitio.

—¿Qué coste tienen las barreras metálicas?

—Las barreras metálicas suponen casi el 1 por ciento del coste total de la carretera. Sale igual de precio construir 100 kilómetros de carretera sin seguridad que 99 kilómetros con barreras que se adapten a las condiciones y a los usuarios que circulan por ella. En cuanto al coste en sí del metro de barrera metálica, varía según el tipo, pero aproximadamente, para un tramo de 4 metros, el coste sería de unos 60 euros.