

Vida & Ocio



CIENCIA / 49

Ayala cree que la fuga de cerebros es el «regalo» de la ciencia española a Estados Unidos

www.nortecastilla.es

250 expertos analizarán en Valladolid la implantación de barreras de seguridad que exige la UE a partir del 2011 para evitar muertes en el 40% de los siniestros de tráfico

Carreteras que perdonen

JESÚS BOMBÍN VALLADOLID

La Unión Europea quiere que la palabra quitamiedos haga honor a su nombre. Tiene constatado que las salidas de la vía son una tipología de accidente demasiado frecuente en las carreteras y a esta circunstancia atribuyen las estadísticas de siniestralidad el 40% de las muertes que se registran sobre el asfalto.

A partir del 2011 la Unión Europea impondrá como obligatorio el Mercado C para sistemas de contención de vehículos, un requisito que haría de los guardarraíles de las nuevas carreteras una garantía de que en caso de colisión a una velocidad de choque de cien kilómetros por hora el vehículo queda retenido y sus ocupantes no sufrirían daños de gravedad.

Sobre este aspecto debatirán el próximo martes en Valladolid 250 expertos en seguridad vial convocados por la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (Simeprovi). Su director general, Sergio Corredor, corrobora los avances que se han producido en los últimos años en la investigación de los sistemas de contención en las carreteras y reseña que en los accidentes de tráfico por salida de la calzada siempre interviene la infraestructura. «Hay que procurar adoptar medidas destinadas a que las características de la carretera permitan que un accidente causado por un error humano se convierta en un mero incidente sin consecuencias», expone.

Pretilos, atenuadores de impactos, terminales o lechos de frenado son algunas de las tipologías de sistemas de contención, aunque



Un motorista pasa junto a un guardarraíl en una carretera de la provincia de Segovia. / ANTONIO TANARRO

ENSAYOS DE IMPACTO

► **Contención:** El comportamiento de los sistemas de contención se obtiene mediante la aplicación de los ensayos de impacto a escala real definidos en la Norma UNE EN 1317.

► **Mercado C:** Para las barreras de seguridad los ensayos exigen que las barreras sirvan para contener tanto a un vehículo como a un camión o a un autocar sin causar daños de consideración a sus ocupantes. El Mercado C exigible a partir del 2011 supone una garantía de que el sistema de contención cumple los requisitos esenciales de seguridad.



Guardarraíl con con sistema de protección. / EL NORTE

el más común en las vías españolas son las barreras de seguridad, cuestionadas por asociaciones de conductores y motoristas porque en muchos casos son un elemento que agrava aún más los efectos de un siniestro al haber sido concebidas y diseñadas como mero parapeto sin tener en cuenta otros aspectos para salvar vidas.

Un kilómetro de barrera metálica estándar, de acero galvanizado en caliente y adaptada a la normativa europea –que entró en vigor en el 2008 con carácter voluntario y que será de obligado cumplimiento para todas las adminis-

traciones a partir del 2011– cuesta alrededor de 20.000 euros. El coste de la barrera metálica suele ser inferior al 1% del total de la infraestructura. «Cuesta lo mismo construir cien kilómetros de carretera sin proteger que 99 kilómetros equipados con este sistema», defiende.

La Comisión Europea se marcó como objetivo en el 2001 que nueve años después la cifra de accidentes de tráfico se redujera a la mitad. En España la tendencia de siniestralidad en los últimos años ha sido descendente en coincidencia con la entrada en vigor del carné por puntos y el endurecimiento de las sanciones. El pasado año fueron 3.082 las personas que perdieron la vida sobre el asfalto, un 18,3% menos que en el 2007.

Ahorro en vidas y daños

Aunque el sector de empresas que diseñan y fabrican sistemas de contención está notando los embates de la crisis en los presupuestos destinados a infraestructuras, Sergio Corredor constata una mayor conciencia social hacia la «necesidad ineludible» de invertir en seguridad vial y en la mejora de carreteras, «pues repercute en la prevención de accidentes con el consiguiente ahorro en daños personales y materiales».

Factor humano, vehículo e infraestructura son los tres pilares en los que se basa la recientemente aprobada directiva europea concebida como arma para poner fin a la sangría de vidas en la carretera. De Valladolid, que cuenta con Cidaut como organismo de referencia en investigación en seguridad vial, saldrá alguna propuesta el día 23 en el foro de expertos.

MARIO ARNALDO PRESIDENTE DE AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS

«Hay guardarraíles homologados que se instalan sin rigor»

J.B. VALADOLID

Como portavoz de los 40.000 miembros de Automovilistas Europeos Asociados insiste en dejar claro que la seguridad de los guardarraíles «afecta no sólo a los motoristas, sino a todos los usuarios de las carreteras y, como tal, son una infraestructura vital para impedir accidentes».

Desde Automovilistas Europeos Asociados se exige que los

sistemas de contención en las carreteras se instalen con criterios de universalidad, «que sean útiles para turismos, camiones o motocicletas y que los dispositivos estén homologados y se atengan a las normativa nacional y europea».

Arnaldo deplora la mala utilización que se hace desde algunas administraciones de las barreras de contención. Considera que existen puntos de la red viaria

donde es necesario colocarlos «y no existe ninguno o al revés, lugares donde no aportan nada y sin embargo, se instalan».

A este respecto, reprocha que muchos guardarraíles «no se están colocando con rigor», porque, añade, «no sólo debe ser exigible su homologación sino que deben estar correctamente instalados y ubicados para que puedan cumplir su función y hay ocasiones en las que no es así».



Mario Arnaldo. / EL NORTE

A pesar de que la normativa establece cinco criterios que determinan en qué puntos y con

qué sistemas es preciso instalar barreras de seguridad en las carreteras, denuncia que «en muchas ocasiones eso no se respeta», asegura.

La decisión concerniente a la instalación de estos mecanismos corresponde a la administración pública titular de la vía, una circunstancia que complica el seguimiento de si respeta la normativa en un país como España «donde el Ministerio de Fomento es titular del 17% de las carreteras y el resto está en manos de ayuntamientos, regiones, cabildos o diputaciones», lamenta.

Alerta también de que la homologación del quitamiedos no sirve de nada si no se instala adecuadamente o está convenientemente anclado.