

# La crisis deja a cero la inversión en 'quitamiedos'

Los más seguros evitan que el motorista muera al chocar con ellos

FÉLIX CEREZO / Madrid

Cuando a comienzos de septiembre la DGT presentó el balance de siniestralidad del verano –el mejor desde que hay estadísticas– casi todo fueron datos positivos. Entre los negativos, el incremento en el número de fallecidos por salidas de vía, que se elevaron un 3% hasta suponer más de la mitad de las víctimas. El número global de éstas, en cambio, descendió en el mismo periodo un 19%.

Ayer, Simeprovi, la asociación de fabricantes de barreras metálicas (en esencia, los famosos *quitamiedos*), daba a conocer datos que lo explican en parte. Como que, de una inversión anual que rozó en sus mejores años los 100 millones de euros, se ha pasado con la crisis a prácticamente cero euros. Con una reducción que, además, ha sido mucho más intensa en las vías secundarias.

La desaparición de ese gasto, que supone apenas un 1% del coste total de una carretera, resulta más preocupante por su efecto multiplicador. Según estudios europeos, cada kilómetro de barrera metálica cuesta alrededor de 25.000 euros y colocado en un lugar adecuado salva, de media, a una persona. Sumados los aspectos sociales y económicos y trasladados en el tiempo, cada muerto en carretera tiene un coste superior al millón de euros.

La mayoría de esas vidas corresponden a un grupo de usuarios vulnerables: los motoristas. Se estima que cerca del 15% de los fallecidos sobre una moto lo son por choques con elementos de equipamiento de

las vías y varios estudios afirman que los quitamiedos sin la protección adecuada (el faldón o doble bionda), duplican el riesgo de morir en accidente si el cuerpo del motorista golpea contra ellos.

Sin embargo, en todos aquellos tramos de carreteras que han recibido las protecciones correctas, no se ha registrado ningún fallecido desde entonces. Así lo asegura Sergio Corredor, director general de Simeprovi, quien recuerda que el cese en la instalación de barreras –«una inversión en seguridad, no un gasto»– está restando valor al enorme esfuerzo de inversión y normativo que han llevado a España a estar a la cabeza de Europa en estas cuestiones.

Aunque a veces, la cuestión es mucho más fácil de resolver. Juan Manuel Reyes, de la Asociación Mutua Motera, puntualizaba ayer en una jornada organizada por Simeprovi que «el buen mantenimiento depende, a veces, de apretar un simple tornillo».

El déficit en inversión en carreteras no es nuevo, pero la crisis lo ha acentuado. Fomento –responsable del 15,7% de la red con el 51,3% del tráfico– habrá reducido de 1.300 a 818 millones la inversión en conservación entre 2009 y 2013. Y el último informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC), referido a toda la red, señalaba que las vías están en un estado desconocido des-

## Proteger el poste no es suficiente

>En la actualidad, la instalación de barreras más seguras no se lleva a cabo en toda la vía. Sólo en aquellos puntos más peligrosos o siniestros que deben ser identificados por el titular de la carretera (Estado, CCAA o diputaciones).

>En el caso de las motocicletas, la única solución segura es la instalación de doble bionda o faldón. Ningún tipo de protección de los postes que sujetan el guardarraíl se ha mostrado lo bastante eficaz para evitar muertes, según la asociación Simeprovi.

de los años 80 y requieren un primer gasto de 5.483 millones. De esta cifra, 150 millones serían para las barreras metálicas a las que, no obstante, daba un «aprobado justo».



EL MUNDO

**OPEL CABRIO.** A la venta en 2013, este descapotable de cuatro plazas lleva techo de lona accionable en 17 segundos y se ofrecerá con motores de entre 140 y

170 caballos. Mide 4,70 metros de largo, como un Mercedes Clase E Cabrio, el maletero mínimo es de 280 litros y en otros mercados se conocerá como Cascada.

## El Gobierno francés condiciona el rescate a BPF

EL MUNDO / Madrid

El Gobierno francés ha condicionado el rescate a Banque PSA Finance (BPF), la división financiera del Grupo PSA Peugeot-Citroën al mantenimiento del empleo y de sus fábricas galas.

Así lo ha comunicado el ministro de Recuperación Industrial, Arnaud Montebourg, después de que el día anterior, a su colega el ministro de Finanzas, Pierre Moscovici, se le olvidara mencionar esta condición en la reunión con líderes del grupo.

BPF es una entidad rentable, con unos beneficios de 979 millones de euros en el primer semestre del año. Pero se está viendo perjudicada por la rebaja que han hecho las agencias de calificación al conjunto del grupo galo a la hora de obtener financiación. En estos momentos, los intereses que tiene que pagar son más del doble de los de sus competidores alemanes.

El rescate que se había previsto consistía en aplazar el pago de de 4.000 millones de euros de deuda y abrirle una línea de crédito sindicado de 1.500 millones en el que participarían BNP Paribas, Credit Agricole, Natixis and Societe Generale. El Gobierno francés garantizaría 4.000 millones de euros.

■ **Mapfre** ha adquirido el 51% de la empresa turca de servicios para el automóvil Genel Servis, que cuenta con 145 empleados. Mapfre entró en el país en 1996 y opera bajo su marca desde 2009.

生意更容易

shēng yì gèng róng yì

**CHINO, el idioma para hacer negocios**

Si quiere saber más



A partir del domingo 28 de octubre...