Guardarrailes

…Tan solo una parte de la historia

Socialmente llamamos “Guardarrail” a las Barreras de Seguridad Metálicas que se instalan en el entorno de las carreteras al objeto de incrementar la seguridad pasiva. Según estudio de la D.G.T. del año 2009, el 30% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra elementos situados fuera de la vía: señal, poste, hito, talud, cuneta, muro u otros elementos situados fuera de la vía.

12 de junio de 2014

AMM
ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Guardarrailes… tan solo una parte de la historia.

Juan Carlos Toribio / Asociación Mutua Motera

Generalidades.

Deberíamos hablar de "Guardarrailes", de logros y aventuras… del camino por andar y andado y nos encontraremos de frente con un trabajo de años, con el ejemplo y el esfuerzo de miles de compañeros, con el sufrimiento de las víctimas, de las otras víctimas (aquellas que quedan), con el olvido y con la pasión por la vida.

Conservar la dignidad y el reconocimiento como colectivo solo se pueden lograr a través de la unión, del compromiso y la lealtad a los compañeros y a la memoria histórica de nuestras luchas.

MOP

Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales

ORDEN CIRCULAR 229/71 - C.V. Febrero 1.971

ASUNTO: Normas provisionales sobre barreras de seguridad

Las barreras de seguridad son elementos muy importantes en el acondicionamiento de una carretera pues su presencia o ausencia puede incidir directamente en el número y gravedad de los accidentes que se producen. Por ello es preciso definir en qué casos son necesarias y establecer un orden de prioridad que permita iniciar la colocación de aquellas cuya necesidad es más acuciante.

Las experiencias y ensayos realizados en los últimos años en diversos países europeos y Estados Unidos han permitido determinar ciertos detalles técnicos que mejoran considerablemente el comportamiento de estas instalaciones. Por este motivo se incluye en las Normas un capítulo referente a las características técnicas.

Por lo expuesto y al amparo de lo dispuesto en el número 3 de la Orden Ministerial de 27 de junio de 1.961, esta Dirección General ha resuelto aprobar las adjuntas Normas sobre barreras de seguridad que tendrán carácter provisional hasta que con la experiencia que se adquiera, se redacten con carácter definitivo.

Las barreras de seguridad o sistemas de contención datan de hace muchos años (sin poderse determinar cuándo). A modo de ejemplo, en puentes se empleaban desde épocas románicas. Estos sistemas se incorporan a la regulación normativa técnica española de ingeniería civil en febrero del año 1971 mediante Orden Circular 229.

Las principales aportaciones a la seguridad de los sistemas de contención de vehículos son absorber (la energía), proteger (del obstáculo, situación o elemento) y redireccionar tras el impacto en el sentido de la marcha (dejando el vehículo preferiblemente dentro de la caja de seguridad).

En el año 2009, el "Estudio de accidentes con implicación de motocicletas en España" realizado por INSIA, IDIADA y CIDAUT, bajo encargo de la D.G.T. llegaba a las siguientes concusiones:

"El 30% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra elementos situados fuera de la vía: señal, poste, hito, talud, cuneta, muro u otros elementos situados fuera de la vía. Este porcentaje es del 67% en las salidas de vía sin caída previa, y del 34% en las salidas de vía con caída previa". Esta situación demuestra la necesidad de proteger esos elementos contra el impacto de motociclistas.

De ese 30 % anterior dice el estudio que "El 18% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra una bionda o el perfil IPN de la misma. Este porcentaje es del 19% en las salidas de vía sin caída previa, y del 54% en las salidas de vía con caída previa".

Hoy en día es indiscutible que las barreras metálicas de seguridad salvan vidas (no se puede cuantificar) pero este hecho es reconocido por normas internacionales como la EN 1317 que recientemente ha incorporado como recomendación su parte 8 para la seguridad de motociclistas.

Por otro lado, ya en el año 2003, la ONU advertía la necesidad de tener en consideración la seguridad pasiva de la carretera para corregir los posibles fallos humanos.

Terminar con las barreras de seguridad, metálicas o de hormigón, producirían un efecto contrario y negativo a años de trabajo e investigación compensando riesgos de forma eficaz poniendo en peligro la seguridad vial de los usuarios de las vías públicas.

A modo de ejemplo, nadie puede entender un puente de gran altura sin la aplicación de un pretil o sistema adecuado de contención.

¿Qué pide y debe pedir el colectivo motociclista?

La protección de las Barreras Metálicas de Seguridad mediante sistemas de protección de motociclistas debidamente certificados e instalados.

En la actualidad existen en España más de 15 tipos de Sistemas de Protección de Motociclistas certificados y su precio por metro lineal instalado no supera los 25 €.

Los primeros S.P.M. (sistemas de protección de motociclistas).

Las primeras barreras de seguridad para motociclistas que se colocaron en algunos tramos de concentración de siniestros datan del año 1995 y corresponden a la ficha BMSNA2/100ª de la Orden Circular 321/95 TyP.

Decía la O.C. 321/95 que "en tramos de concentración de accidentes de motoristas, se instalará bajo la valla otra cuyo borde superior se situará a una altura de 35 cm, separada 10 cm por delante de los postes, que evite el choque directo contra ellos". Es por ello que en 1995 se debe entender como el año del reconocimiento de la administración de la lesividad de los postes soportes de las BSM a los motociclistas.

Más tarde llegarían las pantallas de protección de nuestro país vecino Francia, pero sin norma de certificación no teníamos garantías y sin garantías no siempre se protege el derecho a la seguridad.

Pasos importantes.

En el año 2001, la orden circular 6 del Ministerio de Fomento advertiría la necesidad de sustituir (en restitución) los postes IPN.

En el año 2003 se empieza a trabajar en España sobre la norma de comportamiento ante el impacto de motociclistas.

En el año 2004 nace la primera norma de certificación de comportamiento de los sistemas de contención para motociclistas (UNE 135.900), en su desarrollo participaba la R.F.M.E. con un magnífico compromiso y buen trabajo representada por Andrés Perez Rubio. En el mismo año nace la OC 18/2004 sobre criterios de implantación.

En el año 2006, la organización ciudadana Asociación Mutua Motera presentaba denuncia ante el Servei Catalá de Transit para la retirada de los sistemas de contención tipo “Cable de acero” que estaban proliferando en Cataluña. Posteriormente se mantenía la primera reunión con el SCT requiriendo la retirada de las sirgas.

Por segunda vez, el 21 de diciembre de 2006 se mantenía nueva reunión con el S.C.T. reincidiendo en la necesidad de retirar las sirgas en Cataluña. Tras esta segunda reunión y al poco tiempo (enero de 2007) se lograba la retirada de las sirgas.

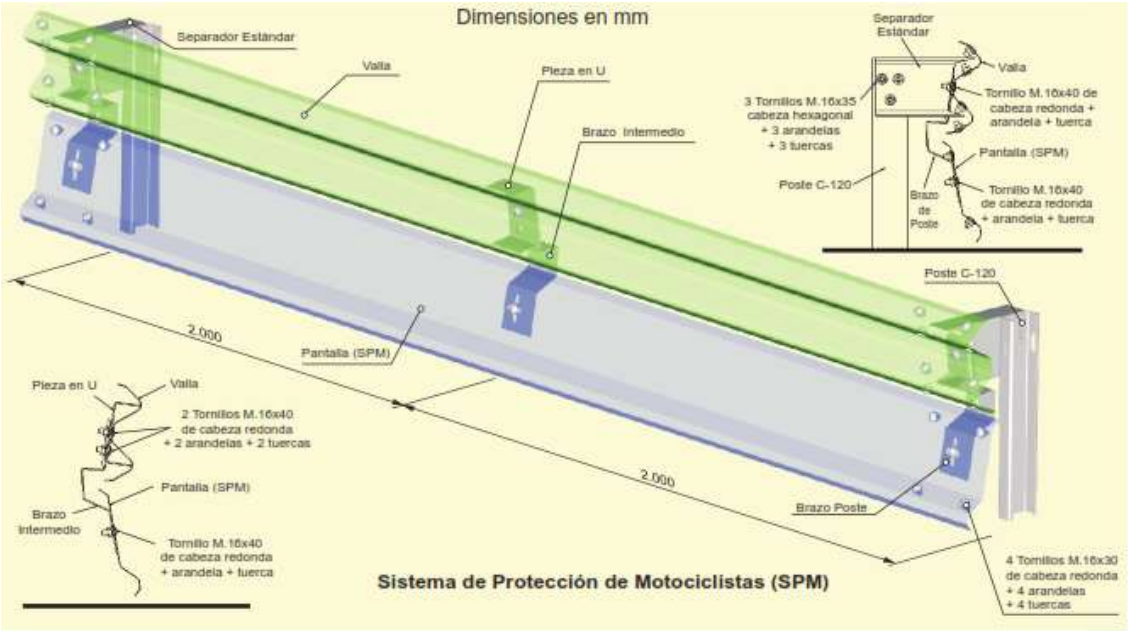
El 18 de abril del año 2006 la Asociación Mutua Motera fue atendida por primera vez por la Dirección General de Tráfico, a esta reunión donde se presentaban las demandas se sucedieron las del 4 y 14 de diciembre del mismo año y que terminaron con la creación y posterior consolidación del Grupo de Trabajo GT-52 (16 de enero de 2007). La primera sesión de trabajo del GT-52 sería el 21 de febrero de 2007.

También el 14 de diciembre de 2006, la AMM y gracias al apoyo y compañía de la D.G.T., mantenía reunión con miembros de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, entre los que se encontraba el Director General. Objetivos: poner en marcha el Plan de Instalación de SPM y abrir una línea directa de comunicación.

El 27 de diciembre de 2006 se adquirían serios compromisos en Andalucía entre el Gobierno Andaluz y la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.

Ejemplo de SPM-ES4

Uno de los muchos sistemas que ofrece el mercado



2007. Un año de cambios y lucha durísimo.

El 25 de enero de 2007 se lograba crear una comisión de seguimiento y se iniciaba un plan de actuación en Cataluña, comenzándose la retirada de las sirgas, en esta comisión se encontraba representado el colectivo por las organizaciones ciudadanas Moteros en Acción y Asociación Mutua Motera.

Lamentablemente y considerando los resultados de investigaciones

de aproximación a las acciones del Ministerio de Fomento, la organización ciudadana Asociación Mutua Motera tuvo que invertir sus recursos en investigaciones en profundidad sobre biomecánica del impacto.

En el año 2007, concretamente el 26 de noviembre, la Asociación Mutua Motera demostraba la letalidad ante la biomecánica del impacto del choque de un motociclista contra un poste soporte C-120 de barrera, protegido por cubilete circular envolvente, a tan solo 25 km/h. Un posicionamiento y estudio que fue determinante en la retirada del sistema puntual de protección ineficaz y letal a 25 km/h, desarrollado y recomendado por el Ministerio de Fomento (dirigido en aquel entonces por Magdalena Alvarez).

Con relación al párrafo anterior debemos recordar que el sistema de protección de motociclistas se ajusta al especificado en la O.C. 18/2004, consistente en un Tubo metálico de 150 mm de diámetro* 440 mm de altura. Espesor 1,5 mm. Instalándose para el ensayo 7 de estos sistemas. El SPM fue rellenado con arena gruesa de granulometría 0/4 según UNE EN 12620/2003.

En diciembre de 2007 y comprobada la proliferación en la instalación de barreras rígidas de hormigón, la organización ciudadana Asociación Mutua Motera sometía a estudio el impacto sobre Barrera Rígida de Hormigón New Jersey tipo 1. Realizada la prueba según criterios de la norma 135.900, las fuerzas de comprensión, tracción y el HIC-36 no eran superados, demostrándose la alta lesividad del sistema y llegando el informe a las conclusión de que “el sistema no garantiza la integridad física ni el derecho a la vida de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, e incluso de los ciclistas, en caso de impacto contra el mismo a velocidades de 60 km/h”. Debemos recordar que el ángulo de impacto era de 30º, no frontal.

También en el año 2007 se aprobaron los criterios de instalación de S.P.M. en la C.A. de Navarra apoyados técnicamente por la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.

El 27 de septiembre del año 2007 se mantenía una reunión fundamental para los avances en la lucha por la protección de los "guardarrailes" por representantes de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera con la D.G.T.

El martes 2 de octubre desde la A.M.M. y apoyados por la D.G.T. se mantenía reunión con el Ministro del Interior "Rubalcaba" haciéndose traslado de las demandas del colectivo.

El 10 de noviembre se salía a la calle en una macro manifestación solicitándose al Gobierno Central y a las CC.AA. la aprobación urgente de presupuestos extraordinarios en sus respectivos marcos competenciales para la inmediata y urgente protección de los "guardarrailes". Las asociaciones de motociclistas se unían bajo el nombre "Unidad Motera".

Por otro lado, en el año 2007 la D.G.T., tras escuchar al colectivo motociclista, impulsaba una línea de cofinanciación a las Diputaciones Provinciales para implantar SPMs en sus carreteras (de su titularidad). La línea de apoyo consistía en que la D.G.T. (no competente en mantenimiento de carreteras) pagaba a las Diputaciones Provinciales la mitad de su apuesta económica por la seguridad de los motociclistas.

Durante el año 2007 y siguientes se sucederían reuniones con comunidades autónomas como Andalucía, Castilla La Mancha, Cataluña, Navarra, Madrid, etc.

Año 2008 y siguientes.

En el año 2008 se reforma la norma UNE 135.900 (en el grupo técnico de trabajo se encontraban representados los usuarios a través de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera). También en el año 2008 se reforma la Orden Circular sobre criterios de implantación que pasa a ser la 18/2008 bis.

Año 2009. Se aprobaron los criterios de instalación de SPM en la C.A. de Madrid apoyados técnicamente por las aportaciones de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera. Poco después, la C.A. de Madrid comienza la instalación de S.P.M. auditándose las obras por el departamento de seguridad vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.

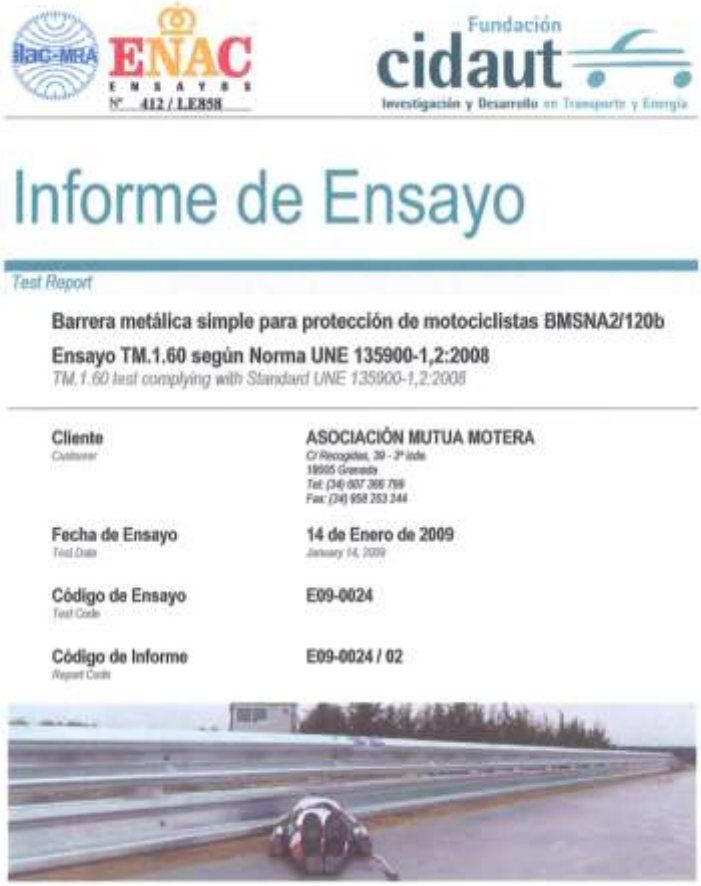
Nace la Orden Circular 28/2009 sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas.

También en el año 2009, concretamente el 14 de enero, la organización ciudadana Asociación Mutua Motera sometía a investigación de contraste el sistema de protección de motociclistas del Ministerio de Fomento, que en catálogo obraba como de patente libre e identificado como BMSNA2/120b.

El resultado de la investigación, mediante ensayo UNE 135900-1,2:2008, demostraba que el sistema no era funcional y se había puesto en el mercado "libre" instalándose en muchas

carreteras no cumpliendo la norma que garantizaba su comportamiento de protección ante el impacto de motoristas.

Continuando con las investigaciones se descubrió que para poder superar la norma, el Ministerio de Fomento pintó el casco del Dummy Hybrid III 50 con una pintura especialmente deslizante, al objeto de reducir la acción de frenado en el choque. Sin esta pintura el motorista fallecía por compresión de la raquis cervical. Tras comprobar los hechos, la Asociación Mutua Motera interpuso querella criminal contra el Director Técnico de Carreteras del Ministerio de Fomento por estos hechos.


ilac-MRA ENAC ENSAYOS Nº 412 / LE858

Fundación cidaut Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía

Informe de Ensayo

Test Report

Barrera metálica simple para protección de motociclistas BMSNA2/120b

Ensayo TM.1.60 según Norma UNE 135900-1,2:2008

TM.1.60 test complying with Standard UNE 135900-1,2:2008

Cliente	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Fecha de Ensayo	14 de Enero de 2009
Código de Ensayo	E09-0024
Código de Informe	E09-0024 / 02

A fecha actual la implantación de SPM (sistemas de protección de motociclistas) y barreras de seguridad se regulan por Orden Circular 35/2014 que establece los criterios de aplicación de los sistemas de contención de vehículos.

Por último debemos recordar que los mejores sistemas de contención para motociclistas son las pantallas continuas que arrojan resultados en las pruebas de la UNE 135.900 del tipo Clase 70 / Nivel 1.

Para terminar

Queda en el tintero hablar de movilizaciones sociales, de la unión del colectivo, de las víctimas y las sentencias ganadas y pérdidas que dejaremos para otra ocasión no sin recordar que a lo largo de los años, algunas administraciones públicas se han sumado a la aplicación e instalación de sistemas de protección para motociclistas y en ello ha sido fundamental la colaboración de organizaciones como la RFME, “Lucha Motera”, “Moteros en Acción”, “PMSV”, etc., e infinidad de motoclubes como Turismoto, VallaMoto, Vespacito, etc . También han apostado por la lucha y la demanda medios de comunicación y difusión y grandes líderes de opinión.

Debe y debemos agradecer siempre y a todos su trabajo de predisposición, presión y participación…. A todos GRACIAS.

Debemos seguir trabajando para garantizar el derecho a no ser discriminado por razón de usuario... debemos mantenernos en la lucha para que se instalen pantallas de protección (SPM) en las barreras de seguridad metálicas y debemos apoyar a aquellos que se movilizan contra este tipo selectivo de violencia por ausencia de acción. La reacción es legítima en un pueblo agredido y los motoristas somos un pueblo agredido.

Las Administraciones públicas deberían atender a las recomendaciones de los organismos internacionales como la **Organización Mundial de la Salud**, cuando dice "***Los traumatismos causados por el tránsito son una cuestión de equidad social, se debe tratar de proteger por igual a todos los usuarios de la vía pública***", o como la **OCDE cuando, a través del Foro Internacional del Transporte** dice que "***La seguridad de los vehículos de dos ruedas a motor debe ser considerada siempre y por defecto en toda política de infraestructura y tráfico***".

A todo aquel que lo lea… esto es solo un breve resumen.

Gracias.

Fdo- Juan Carlos Toribio
Asociación Mutua Motera

"El primer grado de injusticia es alegrarse viendo hacer daño; el segundo hacerlo uno mismo; y el tercero, no impedir que se haga, pudiéndolo" M. de L'Hospital. Pensées.