



Comunicado de prensa

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
GOYA, 23, 4º DCHA. * 28001 MADRID
Tf. 91 577 99 72 - www.aecarretera.com

En 2003, más de 33.000 usuarios de motos resultaron muertos o heridos en España

Las protecciones para motoristas que se instalen desde ahora en las barreras de contención tendrán que estar homologadas

El comité CTN 135 de AENOR, del que forma parte la Asociación Española de la Carretera, aprueba la norma UNE que certificará la validez de estos sistemas de protección

Jueves, 21 de abril de 2005

A partir de ahora, los sistemas de protección para motoristas que se instalen en las barreras metálicas de seguridad de las carreteras españolas deberán cumplir unos requisitos mínimos que aseguren su efectividad ante un eventual accidente.

Después de tres años de trabajo, estos requerimientos se han recogido en la norma UNE 135900 sobre Evaluación del comportamiento de los sistemas de protección de motociclistas en las barreras de seguridad y prefiles. Dicha norma fue aprobada el pasado martes 19 de abril por el Comité CTN 135 de AENOR, presidido por el Ministerio de Fomento y del que forma parte la Asociación Española de la Carretera (AEC).

La finalidad de esta certificación es reducir las consecuencias del impacto de los cuerpos contra los postes de dichas barreras o bien evitar el paso a través de ellas.

Hasta no hace mucho tiempo, las barreras de seguridad se diseñaban exclusivamente para la contención de los vehículos de cuatro ruedas, sin tener en cuenta a otros usuarios de las vías como ciclistas o motociclistas.

A partir de ahora, gracias a esta nueva reglamentación, se ha superado este planteamiento inicial y se ha dado un paso más hacia el diseño de carreteras seguras para todos, carreteras en las que los usuarios más vulnerables también son tenidos en cuenta.

Uno de cada 7 vehículos que circula es una moto

En la actualidad circulan en España más de 3.650.000 motocicletas y ciclomotores, lo que supone un 13,5% del total del parque automovilístico. En 2003, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), resultaron heridos o muertos en las carreteras españolas casi 7.900 conductores y pasajeros de este tipo de vehículos. Si a esto le añadimos las víctimas en zona urbana, la cifra se eleva a más de 33.400 personas.

El hecho de que algunos de estos accidentes se hayan agravado como consecuencia directa del impacto del motociclista contra las barreras metálicas ha provocado en los últimos años preocupación en el sector y, en consecuencia, la aparición de numerosos sistemas de protección para dichas barreras. No existía, sin embargo, un procedimiento de referencia para su homologación. Por ello, el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico propusieron, en el contexto del Comité CTN-135 de AENOR sobre Equipamiento de carreteras, la creación de un grupo de trabajo que elaborase una norma de comportamiento para estos dispositivos.

La presidencia y la coordinación de los trabajos de este comité, que comenzó a funcionar en febrero de 2002, recayó en la Asociación Española de la Carretera (AEC), cuyos técnicos han trabajado desde el primer momento en la elaboración de la norma junto al resto de implicados: laboratorios de ensayo, fabricantes de barreras y de sistemas de protección de las mismas, personal de AENOR, médicos y usuarios, así como los responsables del Ministerio de Fomento, DGT y administraciones autonómicas.

Las pruebas con el dummy

La norma UNE 135900 tiene dos partes diferenciadas. La primera explica los términos empleados en el texto y describe los procedimientos generales de ensayo: severidad del impacto y tipo de lesiones, emplazamiento de las pruebas, descripción de los maniqués (o *dummy*), etcétera.

La segunda parte detalla el diferente comportamiento de los sistemas en función del nivel de protección y de la severidad del impacto.



En los ensayos previos se ha estudiado la evolución de un motociclista que circula por una vía y que, por cualquier circunstancia, pierde la verticalidad, cae y se desliza en contacto con el suelo hasta impactar contra una barrera de seguridad o pretil situada en el margen o mediana de la carretera. Asimismo, se ha considerado que la motocicleta y el cuerpo del conductor describen trayectorias diferentes tras la caída.

Así, los sistemas de protección que quieran homologarse deberán someterse a estos ensayos de impacto a escala real consistentes en el lanzamiento de un maniquí (*dummy*), a una determinada velocidad, contra un tramo lineal de barrera de seguridad o pretil que dispone de estos dispositivos de protección para motociclistas.

Para conseguir la certificación AENOR, los dispositivos deberán evitar daños en el dummy considerados críticos por los expertos según unos valores y parámetros predeterminados. Además, habrá que demostrar que la barrera de seguridad en la que se instalen dichos sistemas de protección no pierde su capacidad de contención.

En definitiva, y tras los intensos trabajos llevados a cabo, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La norma UNE 135900 aprobada ayer constituye una referencia internacional en el campo de la protección de motociclistas. Aunque existe un protocolo francés de ensayo, la norma desarrollada en el seno del grupo de trabajo presidido por la AEC es muy avanzada, y a buen seguro tendrá repercusión en toda Europa.
- A la hora de identificar dónde se deben colocar los sistemas de protección para los motociclistas resulta fundamental tener en cuenta la intensidad del tráfico de este tipo de usuarios en la vía en cuestión.
- En las curvas sería necesario proteger el lado exterior, extendiéndose generosamente por las rectas adyacentes, pues la trayectoria del accidentado es sensiblemente recta desde el lugar donde cae al suelo (habitualmente entre la mitad y el final de la curva).
- La accidentalidad de motociclistas es especialmente sensible a la adherencia del pavimento. Por lo tanto, deberían protegerse las barreras instaladas en tramos donde no pueda garantizarse una adherencia suficiente, tales como el entorno de las canteras o de zonas industriales donde puedan producirse vertidos de aceites, de gasoil, etc.
- Los sistemas de protección de motociclistas no pueden restar protección a otros tipos de usuarios: los niveles de contención para vehículos ligeros o pesados, según el caso, deberán garantizarse.



Para más información:

Susana Rubio

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

Tf. 91 577 99 72

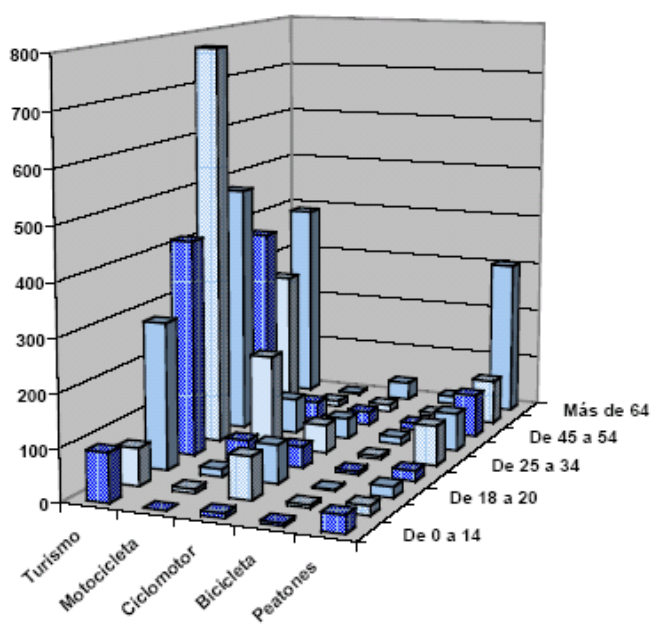
srubio@aecarretera.com

Datos estadísticos

Número de vehículos implicados en accidentes, según tipo (heridos y muertos)			
Tipo de vehículo	Total general	Carretera	Zona urbana
Ciclomotor	21.301	4.232	17.069
Moto	10.548	3.223	7.325

Fuente DGT. Elaboración AEC.

MUERTOS EN ACCIDENTES DISTRIBUIDOS POR GRUPOS DE EDAD Y TIPO DE VEHICULO. AÑO 2003



Fuente DGT.