

Fecha | 16 / 09 / 2014
Referencia | 2014-DSV-110

Asunto: Análisis de las formas y propuestas de la manifestación del 21 de septiembre organizada por "Movilización nacional contra los guardarrailes"

Según la pestaña de inicio de la WEB "Guardarrailesasesinos.org" se identifican sus autores y organizadores como un grupo de moteros y aficionados de toda España.

Texto de WEB / Inicio.

¿QUIENES SOMOS?

Somos un grupo de moteros y aficionados al motociclismo de toda España. En definitiva, afectados todos por la lamentable y peligrosa situación que vivimos debido a las infraestructuras denominadas "guardarrailes" o "quitamiedos".

Esta plataforma de nueva creación (Mayo de 2014) pretende sumarse y apoyar con la fuerza que podemos aportar cada uno de nosotros a la las víctimas y familiares de víctimas que han fallecido o sufrido graves lesiones por causa de los guardarrailes, y que llevan tiempo denunciando y luchando por solucionar esta situación.



Desde el Departamento de Seguridad Vial de la AMM y a la vista de la consulta practicada en la página WEB <http://guardarrailesasesinos.org/> y sus redes sociales, lamentamos tener que informar y advertir de los siguientes aspectos.



Situación general de interrelación técnica entre AMM y “Movilización nacional contra los guardarrailes”.

La manifestación de “Movilización nacional contra los guardarrailes” estaba prevista para el día 9 de agosto de 2014 y pospuesta para el día 21 de septiembre de 2014.

Se desconoce la personalidad jurídica de “Movilización nacional contra los guardarrailes”.

La manifestación que desde hace más de un año estaba preparando la organización ciudadana Asociación Mutua Motera para interacción con otras organizaciones se fijaba y se hacía pública en mayo de 2014.

La organización no se ha puesto en contacto oficial con la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.

Por parte de este Departamento, al objeto de evitar el agotamiento de los compañeros que participen o puedan participar en las movilizaciones de 21 de septiembre propuestas por “Movilización nacional contra los guardarrailes” cree conveniente reflexionar sobre continuar con el programa de la movilización social programada por la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.

Por parte de este Departamento, al objeto de evitar desafortunados encuentros de opinión con la plataforma “Movilización nacional contra los guardarrailes”, cree conveniente reflexionar sobre la

COMUNICADO IMPORTANTE

Hola, Desde la plataforma de www.guardarrailesasesinos.org queremos comunicaros a tod@s, sobre los **cambios de fecha de la Movilización** del 9 de Agosto.

El motivo es que muchísimas ciudades nos han pedido posponer la marcha, tanto por motivos de calor en algunas zonas, como porque hay mucha gente que se encuentra fuera de vacaciones, y nos piden un cambio de fecha porque realmente desean asistir...

Así que, definitivamente, después de debatirlo mucho, se **pospone para el día 21 de SEPTIEMBRE**

Tenemos que ser realistas, si no hay una unión de todas las ciudades al 100%, no servirá de nada una movilización a pequeña escala...

Os pedimos perdón por los trastornos ocasionados...
Y esperamos que todos y cada uno de vosotros comprendáis dichos motivos.

Muchísimas gracias.. V'ssss...



realizado con calificativos de “afán de protagonismo”.

planificación de hacer este año la manifestación prevista y canalizar la acción hacia una acción técnica, considerando que posiblemente no estamos en el momento estratégico de la acción y evitar así las viejas tendencia de determinados colectivos “activistas de temporada” de desacreditar el trabajo

Como sabemos, la acción técnica da sus frutos y ha supuesto que España sea líder mundial en la protección de las barreras metálicas de seguridad.

Análisis de los riesgos para la seguridad vial y la credibilidad del colectivo motociclista provocados por la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes”

El 2 de junio en sus redes sociales “Facebook” “Movilización nacional contra los guardarrailes” lanzan una fotografía de un ciudadano motociclista “partido”. Esta fotografía ha sido obtenida de otros medios de difusión en redes y “Movilización Nacional Contra los Guardarrailes” ha



incorporado la frase o texto de apoyo “Crudas imágenes... solución”.

Debemos advertir que esas imágenes corresponden a un siniestro de tránsito con salida de vía por el margen derecho, posterior impacto contra farola y retorno a calzada. Las barreras de seguridad metálicas no han estado implicadas en este caso.

Las imágenes y caso sucedido en el extranjero puede consultarse en:

<http://www.dogguie.net/accidente-horrible-en-moto-parte-en-dos-a-un-hombre/>

Ilustración 1. Hemos tapado por cuestión ética las partes más agresivas de la imagen analizada. La flecha indica huella de retorno tras el impacto, en el lado derecho solo hay farolas.

Es parecer de este departamento técnico que

no deben emplearse imágenes de esas características para el buen nombre del colectivo por cuestiones humanitarias, no obstante, lejos de este criterio moral advertimos de la falsedad de la acusación insinuada al no ajustarse los hechos a los supuestos motivos de la demanda social planteada por la organización de “Movilización nacional contra los guardarrailes”.

Por otro lado, en el cuerpo de su página WEB debemos advertir que ni son ciertas y ni se ajustan a la realidad de los hechos manifestaciones como:

- Aproximadamente el 15% de las muertes y el 60% de las lesiones producidas en accidente de moto han sido provocadas por estos elementos. Además, se ha demostrado que el impacto de una persona contra un guardarraíl a partir de los 30 km/h provoca gravísimas lesiones.

Planteado nuestro posicionamiento de “NO CERTEZA” debemos recordar a este respecto y asumiendo como hechos probados a falta de una investigación más sólida, que un estudio de la DGT encargado a INSIA, IDIADA y CIDAUT del año 2008 acreditaba los siguientes extremos sobre la muestra analizada:

- El 30 % de los motociclistas fallecidos presentaban como impacto más severo el producido contra elementos situados fuera de la vía. De ese 30 % el 18 % de los motociclistas fallecidos presentaban como impacto más severo (no necesariamente el causante de la muerte) el producido contra una bionda o el perfil IPN de la misma.
- Por otro lado el 52% de los motociclistas fallecidos en accidentes que reúnen las dos condiciones de salida de vía y existencia de barrera de seguridad metálica, la causa probable del fallecimiento ha sido la propia barrera.
- Con relación al filtrado y otros riesgos de superación del sistema de contención advertimos que el mismo estudio acreditaba que el 38% de los ocupantes de motocicleta fallecidos en salidas de vía y con existencia de BMS en alguno de los laterales, esta barrera no ha retenido adecuadamente al motociclista.

Este Departamento desconoce la existencia de estudio que acredite los datos referenciados por la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes”.

Siguiendo con el análisis de la situación para poder determinar la participación o no en la movilización ciudadana propuesta por “Movilización nacional contra los guardarrailes” entendemos que se debe invitar a la misma a una reflexión sobre las difusiones informativas con destino a los ciudadanos para evitar la desinformación y la posibilidad de crítica negativa desde las propias administraciones públicas.

Esta invitación a la reflexión viene más aún provocada por una nueva cadena de errores de información o correcciones que pueden poner en peligro la integridad de los ciudadanos motociclistas, continuar con la pérdida de credibilidad ante las administraciones públicas y retrotraer las expectativas técnicas de protección a finales del siglo pasado (técnicas tecnológicas de protección puntual).

Todo lo subrayado debemos entenderlo como de alta incorrección técnica y en ocasiones legal. Por lo tanto, desde este departamento de Seguridad Vial debemos oponernos y nos oponemos a la propuesta de soluciones planteada por la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes” en estos términos calificados, a nuestro entender, como de alto riesgo.

A modo de ejemplo, por parte de la WEB “guardarrailes asesinos” identificada y vinculada a la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes”, se proponen una serie de “Alternativas y prevención”

Hemos realizado un análisis sencillo para su mejor interpretación de la situación que adjuntamos a cada una de las medidas a modo de aclaraciones, antecedidas por la letra “A”.

Dice el texto del apartado referenciado que “Para evitar este tipo de accidentes se proponen distintos sistemas:”, medidas que se enumeran a continuación.

1. “Colocar un guardarraíl paralelo al que ya existe y a una altura inferior, evitando que el cuerpo se cuele por debajo.”

A.1. Un guardarraíl paralelo es una barrera metálica de seguridad que comparte poste para sustentar dos barreras (una por cada lado del poste). Se utiliza ante la necesidad de protección y existencia de circulación en ambos lados de la barrera. En este caso, los postes soportes no quedan protegidos de ninguna forma. Desde el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera nos opondremos siempre a este tipo de ausencia de protección para los motociclistas y ciclistas.

2. “Rodear los postes con algún tipo de material de absorción de impactos (Crash-Absorber), este último sistema de protección ha demostrado ser severamente deficiente, al no ser capaz de absorber la energía de colisiones incluso muy por debajo de las velocidades legales vigentes.”

A_2. Entendemos que la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes” quiere decir rodear los postes con absorbedores de energía. Esta situación, en base a los criterios establecidos en la UNE 135.900, demostraba su letalidad ante las cinemáticas de ensayo para la certificación (Memoria de estudios de biomecánica del impacto de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera). En el año 2007, el Ministerio de Fomento tras las denuncias presentadas por la Organización ciudadana Asociación Mutua Motera, retiró de catálogo en la O.C. 18/2004 los sistemas referenciados.

Por otro lado, la UNE 135.900 no permite la instalación de sistemas puntuales pues debe realizarse el ensayo en “vano”. Un fraude que entendimos en su momento “de Ley” y que promovió la modificación de la norma en el año 2008.

Este departamento advierte que, de prosperar la petición de “Movilización nacional contra los guardarrailes”, se produciría un grave retroceso al año 2006 y consiguiente

perjuicio al colectivo activo en la lucha por la protección de las barreras de seguridad metálicas.

3. *“Guardarrailes con protecciones SPM. Es la solución más demandada por motoristas y ciclistas ya que ha quedado más que demostrada su eficacia. Consiste en una placa de material deformable instalada delante de los postes que sustentan las biondas y que evita que los cuerpos pasen por debajo de los guardarrailes o impacten contra las sujeciones. Además, este material al ser deformable libera gran parte de la energía del choque.”*

A_3: Entendemos y siguiendo la línea de demanda que esta solución se ajusta a la constante demanda de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera y aunque incurren en definiciones sencillas, tan solo debería de corregirse el texto para incorporar la demanda de Nivel 1 Clase 70 según los criterios de calificación tras la evaluación de comportamiento ante el impacto fijados por la UNE 135.900-2008.

Por esta razón entendemos que la demanda planteada en este apartado por la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes” es correcta.

4. *“Con turismos, dependiendo de las trayectorias de impacto. En muchas ocasiones las biondas metálicas de contención se separan, actuando como una auténtica lanza que atraviesa el habitáculo del vehículo, ocasionando heridas como amputaciones o la muerte a los usuarios del automóvil.”*

A_4: Las barreras metálicas de seguridad no se fracturan principalmente por el la trayectoria de impacto (entendemos que se han querido referir al ángulo de impacto), se fracturan por la ausencia de elementos funcionales, una inadecuada conservación o incluso una mala ejecución de la obra. La trayectoria de impacto de riesgo se encuentra entre los 30 y 10 grados. Con trayectorias de impacto superiores a 45 ° es muy difícil que la barrera metálica de seguridad fracturada entre en el habitáculo de supervivencia.

Por otro lado, debe incorporarse al análisis de riesgo la existencia (pese a las planificaciones de la administración en lo relativo al abatimiento de terminales) de terminales “Cola de pez” en el sentido de la marcha.

Por último, ante el elemento de probabilidad “Muchas ocasiones” debemos decir que en la mayor parte de las ocasiones el comportamiento dinámico esperado no es el descrito por la organización “Movilización nacional contra los guardarrailes”. Este tipo de manifestaciones, queremos entender que sin más intencionalidad ni causa que la

ausencia de información, ponen de manifiesto en los coordinadores de la movilización la necesidad de reflexión al objeto de reconducir la situación.

La credibilidad del colectivo se pone en peligro.

5. *“En el caso de vehículos grandes como todoterrenos, camiones o autobuses, pueden arrancar de cuajo el guardarrail o volcar por encima al impactar y salirse de la vía, por lo que para ellos tampoco es una buena solución.”*

A_5: Este departamento no abre comentario sobre las manifestaciones vertidas por no ser de interés al objeto que nos ocupa.

6. *“Sin embargo, la mejor solución en estos dos últimos casos es el empleo de muros de contención de hormigón prefabricado. Sus únicos detractores son el elevado coste inicial y una baja absorción de energía, en caso de impacto con ángulos elevados.”*

A_6: En el año 2008, la Asociación Mutua Motera realizó un estudio de comportamiento ante el impacto de las barreras rígidas de hormigón en base a los criterios de la UNE 135.900 (Memoria de estudios de biomecánica del impacto de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera). A 60 km/h y con un ángulo de impacto de 30º, el motociclista fallecía por tres causas (mecanismos lesionales), entre las que se encontraba el HIC 36

(acreditando una lesión cráneo encefálica severa).

Habiendo quedado por tanto acreditada la alta lesividad de este tipo de sistemas para el colectivo motorista, este departamento técnico solicita se elimine de forma urgente la inclusión de las barreras de hormigón como posible solución a nuestro problema. En cualquier caso aclarar que 30º no es un ángulo elevado en circunstancias normales de circulación y por el contrario si es letal para los motociclistas.

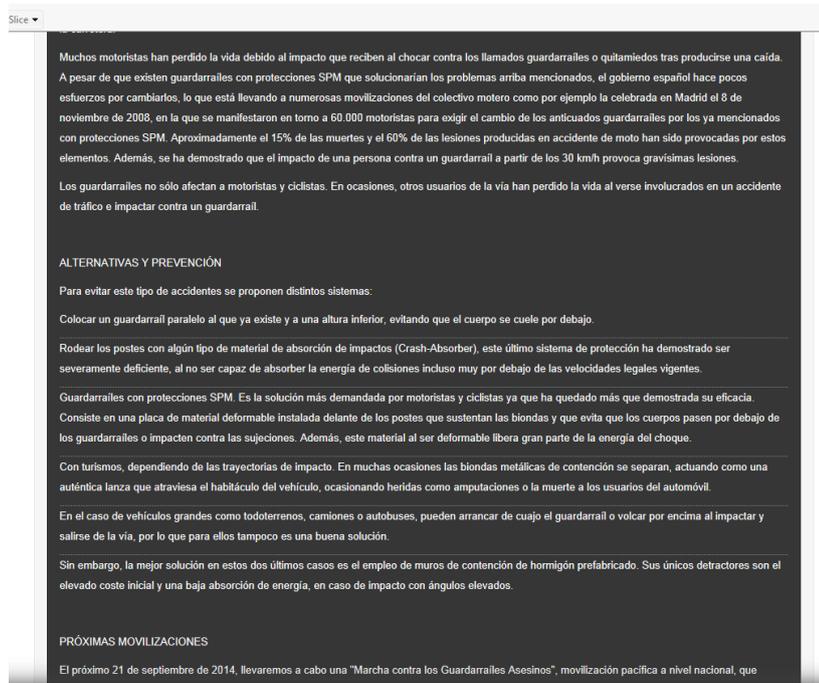


Ilustración 2. Imagen captura de la WEB "guardarrailesasesinos.org".

Si analizamos el manifiesto de la convocatoria para la movilización “Movilización nacional contra los guardarrailes”.

A modo de ejemplo dicta en uno de sus párrafos *“Deberían de una vez por todas, remangarse y ponerse manos a la obra en la sustitución del actual sistema de guardarrailes cuyo poder letal además de a motoristas y ciclistas, también afecta a los usuarios de turismos que al chocar contra estos elementos han tenido la desdicha de ver convertidas en auténticas guillotinas las biondas que los componen, penetrando en el habitáculo del vehículo y cercenando todo cuanto hallan a su paso”*.

El párrafo criminaliza las barreras metálicas de seguridad, un sistema de contención que por sus capacidades y comportamientos ha quedado acreditado como eficaz, no se puede calificar, sin aclarar las excepciones del sistema, de “Letal”.

El sistema, nos referimos a las barreras metálicas de seguridad, es funcional no “mata” salva vidas. El problema está en que es un sistema de seguridad selectivo, salva vidas de muchos ciudadanos, pero no las de los motociclistas y ciclistas, a nosotros sí nos mata. Por ello y para salvar también las vidas de los más vulnerables, debe centrarse la reivindicación en la instalación de sistemas para protección de motociclistas (SPM) según criterio técnico de evaluación fijado por la UNE 135.900-2008.

El siguiente párrafo de su manifiesto dicta: *“SEÑORES RESPONSABLES DE LAS VÍAS Y CARRETERAS DE LAS DISTINTAS ADMINISTRACIONES, pedimos, exigimos, reclamamos, la total eliminación del actual sistema de guardarrailes de nuestras carreteras y su sustitución por el S.P.M. (SISTEMA DE PROTECCIÓN PARA MOTORISTAS), con doble bionda. Pedimos su implantación inmediata, pero de un modo coherente y efectivo, ya que en muchos de los lugares en los que se ha implantado, se ha hecho de modo erróneo, con el consiguiente despilfarro de tiempo, dinero y sobre todo con NULA EFECTIVIDAD, al dejar un espacio suficiente para que cualquier miembro del accidentado pase por debajo de estos huecos y acabe chocando contra el poste. SERIEDAD Y CRITERIO, señores políticos, EFICIENCIA E INTERÉS, en sus manos están nuestras vidas”*.

Desde este departamento técnico, lamentamos que la barbaridad técnica y la ausencia de “Seriedad y Criterio” que queda reivindicada, pone de nuevo en **grave peligro la credibilidad del colectivo** y replicamos como ejemplo *“.../...y su sustitución por el S.P.M. (SISTEMA DE PROTECCIÓN PARA MOTORISTAS), con doble bionda”*.

1- La protección con motoristas con un faldón tipo “doble bionda” bajo la bionda tradicional, data de la OC 321/95 (1995) y se descartó por su baja eficacia y alta lesividad.

2- Para proteger al colectivo motorista no es necesario “...eliminar el actual sistema de guardarrailes y sustituirlo por S.P.M.”. El S.P.M, no sustituye al actual sistema de guardarrailes, sino que lo complementa, el S.P.M. no tiene capacidad para contener vehículos, mucho menos turismos, y por tanto eliminar el guardarrail para dejar solo el S.P.M. perjudicaría gravemente la seguridad del resto de usuarios de la vía. **La seguridad de nuestro colectivo debe sumar, no restar.**

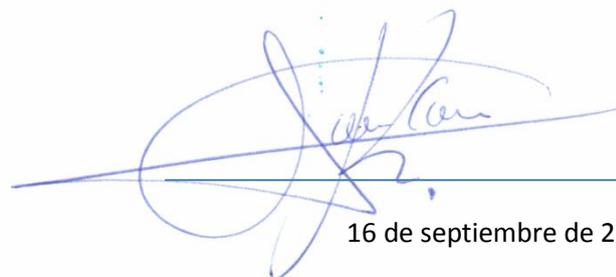
3- En sentido técnico, esta reivindicación nos retrotrae a 1995 (para mofa de los técnicos de carretera). Nos sitúa en altos niveles de contención, con barreras superpuestas y faldón S.P.M. que puede ser de mayor riesgo para los motociclistas (riesgo de altura y ante cinemáticas de impacto sin caída previa) y que encarecería la instalación de nuestras protecciones en un 100X100.

Por otro lado y ante el siguiente texto que reproducimos de forma literal “*Pedimos su implantación inmediata, pero de un modo coherente y efectivo, ya que en muchos de los lugares en los que se ha implantado, se ha hecho de modo erróneo, con el consiguiente despilfarro de tiempo, dinero y sobre todo con NULA EFECTIVIDAD, al dejar un espacio suficiente para que cualquier miembro del accidentado pase por debajo de estos huecos y acabe chocando contra el poste. SERIEDAD Y CRITERIO, señores políticos, EFICIENCIA E INTERÉS*”, debemos advertir que los políticos no son los encargados de verificar la buena o mejor ejecución de obra, son los técnicos, los políticos pueden presionar a los técnicos para que lo hagan mejor o den solución a las habituales incidencias de obra.

Lo que sí está en manos de los políticos es la voluntad política, es decir, la decisión de que se solucione el problema y por tanto la aprobación de los presupuestos necesarios para ello.

Desde el departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera se advierte que debemos trabajar desde el conocimiento, la crítica y la autocrítica, todo ello imprescindible para convencer al Sistema del camino que debe seguir para mostrar el mejor respeto a los motociclistas.

Seguiremos trabajando...



16 de septiembre de 2014

Dirección