Plataforma ciudadana
Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguridadvial@defensamotociclistas.org
Apartado de correos 34. 22520 Fraga (Huesca)

Asunto: Presentadas firmas Stop Guardarrailes en Congreso de los Diputados. Manifestaciones 2 de abril y algo de historia.

Expediente y Registro
Expediente: 2017_SV_187_Nota informativa
Fecha informe: 29 / 03 / 2017

- Presentación en el Congreso de los Diputados de Stop Guardarrailes de 134.000 firmas para la protección de las barreras metálicas de seguridad.
- Manifestación 2 de abril por el cumplimiento de la Ley de las administraciones públicas en lo relativo al mantenimiento de carreteras.
- "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.
- Apolíticamente. Gracias Ines Rivera, Cristina, Domingo y otros de Ciudadanos, capaces de implicarse o haberse implicado en los problemas que sufrimos los motociclistas.

El Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas informa que se ha apoyado en el Congreso de los Diputados, junto a 7 organizaciones y entidades más, a **Stop Guardarrailes** en la entrega de 134.000 firmas para la protección de las barreras metálicas de seguridad, entendiendo que este tipo de iniciativas puede generar conciencia política de cambio en lo relativo al derecho a la no discriminación, artículo 14 de la Constitución Española.

Las puertas del Congreso de los Diputados han estado abiertas una vez más gracias a la iniciativa de Ciudadanos, con Irene Rivera, de juntar a parte del colectivo.

En este acto, Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas ha estado representada por Gustavo Cuervo. A todos debemos agradecer el trabajo y esfuerzo y dedicación.

Impulsa la etiqueta #StopVictimas2R como un mensaje de unión y lucha.

Resumen de la realidad histórica de una lucha.

Con anterioridad a 1971 nos mataban los guardacantones, pero la tecnología en seguridad pasiva poca ciencia utilizaba.

En 1971 el Ministerio de obras públicas decidió equipar la seguridad pasiva de las carreteras con barreras metálicas de seguridad. Aunque no es del todo cierto, con anterioridad ya se estaban instalando.

24 años después, en 1.995 en Ministerio de Fomento reconocía de forma clara la agresividad de las barreras metálicas de seguridad.

La primera vez que el Consejo de Estado nos da la razón en un accidente de tráfico en el que se encuentra implicado un guardarraíl es en 1.995.

En el año 2001, se hace desaparecer la posibilidad de instalar postes en H, de igual o similar agresividad que los tubulares o en “C”, conformando así parcialmente al colectivo motociclista.

El 20 de febrero de 2002 se empieza a trabajar en España sobre la posibilidad técnica de protección de motociclistas siguiendo los protocolos base de 1995.

Las primeras voces críticas en la ONU ven la luz en el año 2003. También es en los años 2002 y 2003 cuando más se escucha en la Unión Europea el tema de protección de “Guardarrailes”.

En la sesión del Congreso del 1 de octubre de 2003, Álvarez Cascos explicaba la situación de la protección de los postes de los “Guardarrailes”

Nace así, en el año 2005, la UNE 135.900 sobre valoración de comportamiento ante el impacto de un motorista de los Sistemas de Protección para Motociclista y en este sentido, ve la luz, unos meses antes, la OC 18/2004 como primera norma independiente de criterios de instalación de SPM (curioso el hecho de la salida a escena de la norma de implantación antes que la norma de certificación).

La sociedad civil organizada empieza su batalla contra los “Guardarrailes” en los 90 llegando a mejor encuentro en el 2001. Es a partir de ahí cuando se suceden anualmente las manifestaciones con alguna parada ocasional.

A modo de ejemplo, el 24 de noviembre de 1993, mismo año en el que Andres Pérez Rubio sufría su conocido accidente a unos 90 km/h, en La Vanguardia, Marc Peris i Ribera de Barcelona se hacía esta pregunta:

> Me gustaría preguntar a los responsables de la seguridad vial qué es prioritario para ellos, la estética o la segundad.
>
> Medidas como el uso obligatorio del cinturón en el coche y del casco en la motocicleta son para prevenir fatales consecuencias en caso de accidentes, ¿verdad? Por consiguiente, ¿alguien puede decirme cuánta gente debe seguir muriendo en la ronda de Dalt para colocar en la calzada central un guardarraíl,' menos estético, pero mucho más seguro que las mortales palmeras?

Aunque no compartimos la visión de menor peligrosidad de las palmeras, si lo hacemos con el resto de la cuestión planteada.

Otro ejemplo se refleja en un escrito al mismo periódico de 1.999 titulado “El peligro de los guardarraíles” de David Roca Font de Barcelona.

> Pertenezco a un grupo de amigos de toda España que amamos las motocicletas y a menudo nos reunimos y organizamos salidas. El domingo 28 de noviembre, uno de los nuestros falleció en accidente de circulación por un maldito guardarraíl.
>
> Quiero denunciar a los responsables de que haya guardarrailes en las carreteras españolas. Los guardarraíles matan y no hacen nada para sustituirlos por otros sistemas de contención menos agresivos que existen. Los motoristas somos “bajas asumibles”, dado el coste que su pondría la sustitución de todos los kilómetros de guardarraíles. ¡Cuán tos más tendremos que morir cortados de cuajo por los soportes de los guardarraíles! ¿Son los agentes de seguridad motorizados también “bajas asumibles”? ¿Y Crivillé?
>
> No se confundan: los motoristas no somos marginados sociales. Ingenieros, arquitectos, médicos, políticos..., personas importantes e influyentes de este país también aman las motos. ¿Deberá morir alguno para que retiren las “vallas asesinas” de una vez? ¡Por favor

El 10 de junio de 2001, el colectivo motociclista salía a la calle en una manifestación clara contra los “Guardarrailes”.

No será hasta el año 2006 cuando comienzan las grandes licitaciones y adjudicaciones presupuestarias en sistemas de protección para motociclista por el Ministerio de Fomento, impulso al que se sumaban algunas Comunidades Autónomas, pocas diputaciones y pocos ayuntamientos.

Planificaciones del Ministerio de Fomento que a fecha actual no han sido cumplidas.

En el año 2009, por fin podemos contar con un estudio de investigación independiente (pagado por la DGT). 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".

Durante el año 2016 y primeros de 2017 se han intensificado las acciones políticas y las obras de instalación de SPM.

El 9 de abril de 2016 se trabajaba en una reunión con Ciudadanos 15 puntos importantes para nuestra seguridad. Entre ellos la protección de barreras metálicas de seguridad y la aplicación de pinturas antideslizantes.

Con fecha 20 de abril de 2016, la Diputación Provincial de Alicante aprobaba por unanimidad la protección de los motociclistas.

El por entonces diputado nacional de Ciudadanos Domingo Lorenzo, en un paso importante en la estrategia, trasladaba al Congreso una serie de preguntas y contenidos sobre la seguridad vial de los motociclistas que tienen como base las fichas de seguridad y los contenidos de la demanda social aportados por la ONG Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas.

En Castellón, la Diputada provincial de Ciudadanos Cristina Fernandez, ya ha aprobado en varios plenos y por unanimidad medidas para la protección de motociclistas a nivel Diputaciones basadas en protección de "guardarraíles" y pinturas antideslizantes.

Con fecha 30 de noviembre de 2016, la Diputación de Toledo aprobaba una moción del grupo provincial de Izquierda Unida para la instalación de Sistemas de Protección para Motociclistas.

En Segovia, la Junta de Castilla y León también daba pasos positivos en la protección de los motociclistas.

A finales de 2016 y primeros de 2017, el Ministerio de Fomento, en los últimos 9 meses, ha contratado casi 19 millones de euros para la instalación y mejora de Sistemas de protección para Motociclistas. Durante el mes de enero, el Ministerio de Fomento ha contratado obras para proteger motociclistas por más de 3 M€.

Por otro lado, cerrábamos el 2016 con 15.784.406 € para la instalación y mejora de Sistemas de protección para Motociclistas contratados.

Ejemplo SPM mál instalado
(Modificándose su comportamiento dinámico ante el impacto)

Tabla adjudicaciones 2016 Ministerio Fomento.

Tabla

Instalación de SPM en carreteras del Estado

Dónde (Comunidades Autónomas)	B.O.E.	Importe invertido
Extremadura	Nº 293 5/12/2016	1.116.566,80 €
Andalucía oriental	Nº 293 5/12/2016	1.020.570,22 €
Andalucía occidental	Nº 293 5/12/2016	1.189.216,42 €
Galicia	Nº 293 5/12/2016	975.451,19 €
Cantabria	Nº 293 5/12/2016	2.704.533,61 €
Valencia	Nº 293 5/12/2016	1.118.442,24 €
Castilla y León oriental	Nº 293 5/12/2016	1.889.310,20 €
Castilla y León occidental	Nº 173 19/07/2016	991.743,10 €
Madrid	Nº 293 5/12/2016	1.536.632,24 €
Castilla La Mancha	Nº 288 29/11/2016	1.944.793,19 €
Aragón	Nº 250 15/10/2016	722.946,03 €
Murcia	Nº 173 19/07/2016	574.200,81 €
Total inversión		15.784.406,05 €

Tabla adjudicaciones 2017. Ministerio Fomento.

Dónde (Comunidades Autónomas)	B.O.E.	Importe invertido
Cataluña	Nº 10 12/01/2017	2.114.536,47 €
La Rioja	Nº 10 12/01/2017	364.403,20 €
Asturias	Nº 19 23/01/2016	632.135,56 €
Total inversión		3.111.075,23 €

Actualmente, la norma Orden Circular 35/2014 sigue siendo discriminatoria.

Debemos pues seguir trabajando y por tanto, debemos como sociedad civil salir a la calle para que cada metro de “guardarraíl” sea protegido, para que el antes de chocar con un “guardarraíl” no se produzca.

Manifestación 2 de abril por el cumplimiento de la Ley de las administraciones públicas en lo relativo al mantenimiento de carreteras.

Debemos recordar:

- Que el Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas permanece abierto y ofrece asesoramiento a todos los partidos políticos y administraciones públicas sin excepción.

Concluimos.

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".*

En informe de julio de 2011 sobre seguridad vial en Europa como propuesta de resolución del Parlamento Europeo, reconoce que con respecto al automóvil turismo y por kilómetro recorrido, la probabilidad de morir en la carretera es de:

- 9 veces mayor para un peatón.
- 7 veces mayor para un ciclista.
- 18 veces mayor para un motociclista.

En los fundamentos y tratando la creación de infraestructura viales seguras se establece en el Punto 64.

Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que inviten a las autoridades nacionales, regionales y municipales a:

> Proteger la red de carreteras de tal forma que estas no representen un peligro para los vehículos de motor de dos ruedas; señala que los guardarraíles que se usan actualmente en las carreteras representan un peligro mortal para los motociclistas, y pide a los Estados miembros que, en los tramos críticos, procedan rápidamente a montar sistemas de protección para motoristas (SPM) en la parte superior e inferior de las biondas (incluida la sustitución de los actuales guadarrailes), así como otros tipos de sistemas viales de contención alternativos, de conformidad con la norma EN 1317, con el fin de reducir las consecuencias de los accidentes para todos los usuarios de la carretera.

Agradecemos.

Agradecemos una vez más a Ciudadanos, especialmente a Irene Rivera y lo hacemos desde un posicionamiento totalmente apolítico, su implicación con el colectivo motociclista.

Agradecemos y apoyamos a Stop Guardarrailes en su modelo de lucha presentado en el Congreso de los Diputados, como agradecemos al resto de asociaciones, entidades y ciudadanos que desde la dignidad luchan por sus derechos y seguridad.

Agradecemos a todos los organizadores e implicados en las próximas 17 manifestaciones en diferentes puntos de España su trabajo altruista, dedicación y apuesta por una sociedad civil de motociclistas organizada en la lucha por los derechos e intereses del colectivo.

Impulsa la etiqueta #StopVictimas2R como un mensaje de unión y lucha.

A todos los que lucháis por la seguridad de los motociclistas, apoyáis movilizaciones y dais ejemplo social… gracias.

JC Toribio
Dpto. Seguridad Vial
Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguriadvial@defensamotociclistas.org