

El coste de la dos alternativas de alta velocidad desde Aguilar de Campoo a Reinosa oscila entre los 436 y los 460 millones de euros, tal y como se puso de manifiesto ayer en la presentación de las conexiones en localidad cántabra por parte del ministro de Fomento, Íñigo de la Serna.



INFRAESTRUCTURAS | SEGURIDAD VIAL

Los sistemas de protección para motoristas cubren 60 de los 1.388 km de guardarraíles

Al menos quedan otros 250 kilómetros con biondas instaladas sobre postes del tipo IPN, declarados peligrosos en 1995 y prohibidos para nuevas obras desde 2005

ÓSCAR HERRERO / PALENCIA

En 1972 comenzaron a instalarse en los laterales de las carreteras de la red española los guardarraíles, popularmente quitamiedos. Una bendición para los turistas y los grandes vehículos que dejaban de enfrentarse a finos postes de hormigón unidos por malla de gallinero o bloques conectados por barras metálicas que tenían una dudosa capacidad de absorción de impactos y sujeción ante precipicios, altas cunetas o árboles. Sin embargo, lo que era protector para la mayoría de los usuarios, comenzó a causar daños colaterales y efectos secundarios que aún hoy no se han curado, pese al paso del tiempo y la evolución técnica. Son los sufridos por los motoristas. El primer impacto mediático fue el que amputó ambos brazos al excampeón motociclista Andrés Pérez Rubio, en la A-1, en 1993.

Actualmente, en las carreteras de Palencia hay, al menos, 1.388 kilómetros de guardarraíles en las redes estatal y autonómica. Habría que sumarlos de la Diputación, si bien, como indicaron «no se cuenta con el dato de longitud total de sistemas de contención de vehículos, ni tampoco de las longitudes de estos elementos con postes IPN o de otro tipo». Se trabaja con un nuevo sistema de videoinventario para solventar esta laguna.

Incluso sin contar con los de Diputación, en Palencia hay suficientes quitamiedos como para cubrir toda la frontera entre España y Portugal, o para unir metálicamente de punta a

punta España: de Algeciras (Cádiz) a Portbou (Gerona). Un país de peligros para los motociclistas que en reiteradas ocasiones han solicitado, demandado y exigido la retirada de los postes con doble filo (los IPN) que sujetan la bionda longitudinal al suelo, y su sustitución por otros menos lesivos o la instalación de sistemas de protección para motoristas (SPM).

Sin embargo, poco más de 60 km de los 1.388 de guardarraíles tienen instaladas protecciones para motoristas, tales como la doble bionda o faldón o los postes (de cualquier tipo) forrados.

Un poco más se ha avanzado en la sustitución de los postes IPN, la principal reivindicación. Este mes de marzo, diversas asociaciones de motoristas presentaron más de 133.000 firmas en el Congreso de los Diputados para reclamar, entre otras medidas, la retirada de los *guardarraíles asesinos*. La iniciativa volvió a contar con el apoyo de todos los partidos para instar al Gobierno a sustituir de forma «prioritaria» los actuales postes IPN por sistemas de protección homologados.

PELIGROSOS DESDE 1995. Ya en 1995 fueron declarados peligrosos por el Gobierno, aunque todavía hoy en día se pueden ver en las carreteras, tanto estatales, como regionales o provinciales. De hecho, al menos 250 kilómetros de los 1.388 catalogados van en contra de las recomendaciones que establecen Estado y Junta y su sustitución sigue más criterios económicos que de seguridad. «Estos sistemas de contención se

colocaron cumpliendo la normativa técnica vigente en su momento», indican desde el Servicio Territorial de Conservación de Carreteras de la Junta. Es decir, se instalaron antes del 10 de enero de 2005, cuando entró en vigor la orden circular 18/04 que los prohíbe en obra nueva, pero aún resisten. Por ejemplo, el Estado admite que tiene 42,18 kilómetros con postes IPN «en carreteras convencionales, en vías de servicio o en ramales de enlace».

Es cierto que los de tipo IPN ya no se ponen pero su sustitución por otros tubulares o en C queda a discreción de las administraciones porque las normas se olvidan, desde 2004, de incluir una obligación expresa para su sustitución y retirada o para la protección de los postes IPN que aún existen en las carreteras. Como en tantas normativas que la administración se autoimpone tampoco aquí se establecen plazos concretos para terminar de resolver esta amenaza para los motoristas.

LAS SOLUCIONES. El trecho andado para aumentar la seguridad de los motoristas ha ido por dos caminos.

La primera barrera para mejorar la seguridad de los pilotos se instaló en Alar en 2008

Por un lado, la instalación de SPM debajo de las biondas: unos faldones o pantallas metálicas continuas que, a modo de escudo, protegen el cuerpo del motorista frente a su colisión contra los postes e impiden asimismo que se deslice por debajo de las vallas y acabe colisionando con cualquier otro objeto cercano a las cunetas.

Fue en enero de 2008 cuando se colocaron estos dispositivos por primera vez en las carreteras palentinas. El Estado aplicó entonces la medida en la N-611, a la altura del kilómetro 93, en una larga curva al norte de Alar. Desde entonces, ha desplegado poco más. Ahora tiene 8,24 km de estos faldones situados, sobre todo, en los accesos a las autovías donde, según concretan, se dan los radios de giro más cerrados.

La Junta, según manifestaron fuentes oficiales, tiene instalados 50 kilómetros de SPM, lo que supone el 8% de la longitud de sus biondas. En las vías de la Diputación, actualmente existen SPM instalados en las carreteras PP-9001, PP-1221, PP-1301 y PP-4311.

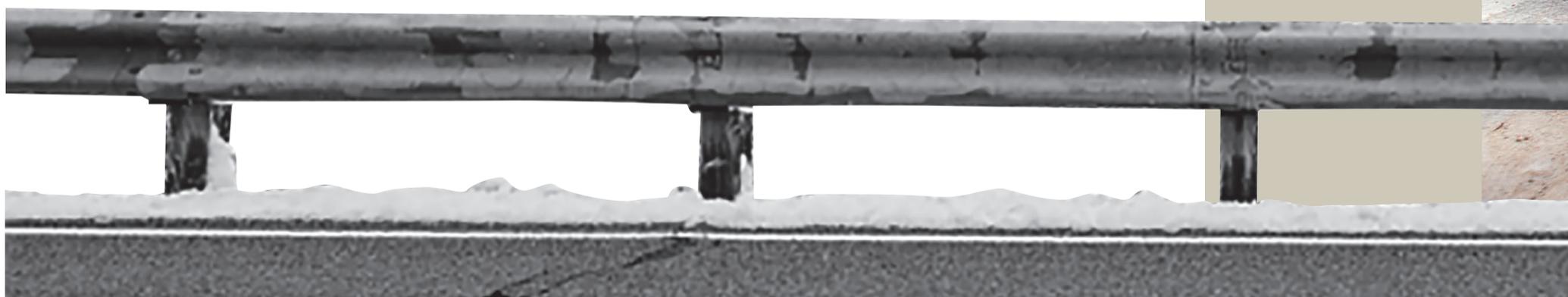
Sin embargo, este sistema tiene un lado negativo, sobre todo en la zona norte de la provincia, donde las quitanieves no pueden en invierno sacar la nieve de la calzada por la presencia de estas barreras. De hecho, la Diputación tiene en cuenta «la incidencia de nieve en las carreteras» a la hora de planificar la instalación de barreras de contención y sistemas de protección para motoristas.

En la misma línea de los SPM también hay estructuras que lo que hacen es recubrir los postes con plás-



Jurisprudencia 'salomónica'

Diversos motoristas que, a lo largo de los años, han sufrido lesiones por los postes IPN han reclamado indemnizaciones a las administraciones titulares de las carreteras por los daños sufridos en sus caídas. La habitual negativa a conceder dichas indemnizaciones ha provocado la interposición de recursos que han terminado siendo resueltos en el Tribunal Supremo. El Código Civil establece que los contenidos reiterados en las sentencias del Supremo sirven para complementar las normas que componen todo nuestro ordenamiento jurídico. Pues bien, en materia de *guardarraíles asesinos* el Tribunal Supremo ha reconocido de forma reiterada que los postes IPN agravan las consecuencias de los accidentes de los motoristas cuando estos colisionan contra aquellos; por eso el alto Tribunal considera con frecuencia que los daños de los motoristas afectados por los postes IPN son, al menos en parte, responsabilidad de las administraciones públicas titulares de las vías. Debido a ello, el Supremo suele conceder a los motoristas parte de las indemnizaciones reclamadas pero no su totalidad porque considera que el origen del accidente no es el poste, sino la velocidad o las distracciones.



ENTREVISTA

«Rechazo la genuflexión ante lo políticamente correcto»

El escritor y filósofo José Ramón Ayllón cree que no hay que regodearse en el fracaso escolar, sino exigir una buena ley de educación PÁGINAS 16 y 17



SOLIDARIDAD

Más de 800 personas participan en la 39 edición de la tradicional Marcha Aspanis PÁGINA 14

TERRORISMO

El calvario de un empresario palentino en la diana de ETA PÁGINA 12



1



2



3

El sistema de protección de motoristas (SPM) más extendido en la provincia es el faldón bajo la bionda, que evita que el piloto se deslice bajo la misma y choque contra los postes. /EVA GARRIDO



tico o poliespan para amortiguar el golpe y crear una superficie de impacto mayor para rebajar los daños. Pero, como indican desde las administraciones, son residuales en Palencia.

ADIÓS A LOS IPN. La otra opción, aunque sigue siendo peligrosa, es la instalación de postes tubulares. Algo por lo que se ha optado en las nuevas infraestructuras como las autovías, donde o bien se eligen el anclaje circular o bien el uso de postes en C (sin aristas) con perfil oculto hacia el sentido de la circulación. Unas vías en las que la presencia de la bionda es prácticamente continua para separar las dos calzadas y evitar que los vehículos invadan la contraria. De ahí que concentren la gran mayoría de los kilómetros de guardarraíles.

Desde la administración central explican que llevan a cabo una paulatina sustitución de la barrera montada sobre postes IPN por barrera metálica de seguridad montada sobre postes C». De hecho, ya *solo* le quedan 42 kilómetros, de los 810 de sus guardarraíles.

En el caso de la Junta, recientemente adjudicó la sustitución de varios centenares de señales en sus carreteras. Un contrato en el que también se incluía la supresión de casi 4.000 postes de tipo IPN de tres de sus carreteras: De esta forma se retirarán las vigas de sujeción con perfiles cortantes en la P-405 (Palencia-Astudillo), la P-215 (Guardo-Las Portillas) y la P-245 (Osorno-Villasarracino) para sustituirlas por tubos circulares. Igualmente, se ampliarán en 360 metros la protección para evitar las salidas de vía en estas mismas carreteras con nuevos guardavías.

Sin embargo, esta sustitución ni es completa en vías reparadas como se ha demostrado en la P-210 (ruta de los Pantanos, una de las más moteras de Palencia) ni es tan rápida como se espera.

La Diputación informó de que anualmente se realizan varias actuaciones de reposición y mejora de estos elementos. Y para ello usa postes de tipo C. Pero el avance va a *su* ritmo: en 2015, se cambiaron 10.640 metros; en 2016 se llegó a los 13.292 y el pasado año se sustituyeron 8.236 metros de biondas sustentada sobre poste IPN.

INFRAESTRUCTURAS | SEGURIDAD VIAL

O. HERRERO / PALENCIA

Hace 8 años, Víctor Cea volvió a nacer. Él no lo ve así. Ve que tras una serie de infortunios, empujado un poco por su entonces falta de pericia con el manillar de una moto, tuvo un poco de la suerte que a otros les faltó. Que unos centímetros, quizá desviado por el aleteo de una mariposa al otro lado del mundo, fueron suficientes para que hoy pueda aparecer en esta página y no en la de esquelas del momento. Unos centímetros suficientes para que pueda recordar aquel día casi como una anécdota. Porque tiene todas sus extremidades en su sitio y aún puede montar en moto. Puede hacer una vida normal.

Mucha suerte, «porque todos conocemos o tenemos la referencia de un compañero que se ha caído, se ha deslizado contra un quitamiedos y se ha *segado*», explica Sergio Marcos, del Druidas MC, uno de los grupos de motoristas más activos.

Casos como el ocurrido a principios de este año en Fuerteventura, donde un hombre perdió la vida al ser decapitado por el guardavías, son el ejemplo más claro y macabro de lo que estos elementos son capaces de hacer a los motoristas. Ejemplos *en casa* no faltan aunque alejados ya en el tiempo, como el del guardense que falleció hace unos años en la carretera de Riaño. O el malagueño que vio como un quitamiedos de la A-62 en Torquemada le seccionaba una pierna y un brazo mientras se dirigía a Pingüinos 2009. Murió tres días después a causa de las heridas de un accidente, sorprendentemente, a baja velocidad por las condiciones del asfalto, con hielo y nieve.

«La mayoría de los que tienen un encuentro con un guardavías pierde la vida y si no queda muy mal parado», apunta Marcos. Un informe de la Fundación Línea Directa con el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial indicaba que los guardarraíles normales duplican el riesgo de muerte en caso de salida de vía.

Poco después de aquel estudio de 2008, el palentino Víctor Cea fue con otros dos amigos a hacer kilómetros al sur de Ávila. A las reviradas curvas de una N-503 que hace la competencia a la paralela y sinuosa calzada romana del Puerto del Pico. «Los dos compañeros iban más rápido y traté de ir a su ritmo», recuerda. Pero su escasa experiencia (dos años) y un ángulo engañoso desencadenaron todo. «La curva me sorprendió, se cerró. Era a derechas y en bajada. Me salí de mi carril y entré en el otro, por el que venía un todoterreno. No sa-

POR UNOS CENTÍMETROS

Víctor Cea tuvo un accidente contra un guardarraíl del que salió prácticamente ileso, donde otros murieron o perdieron extremidades
Él y otros tres motoristas analizan la situación de las carreteras

bes qué hacer, el corazón a mil y choqué contra el guardavías». La fortuna para él fue que no llegó a deslizar porque no había doble bionda. Colisionó, por unos centímetros, casi frontalmente. «Reboté del impacto. De ir deslizando o un poco más abajo, me hubiera dado contra las vigas de sujeción o me hubiera caído por el precipicio», asegura.

«Mis compañeros dijeron que no era una curva tan mala, pero el de la grúa me comentó que de allí mismo había sacado ya varios accidentes de motos. Con muertos y con personas amputadas por el guardarraíl. ¡En el mismo punto que yo!», subraya Cea, que ahora conduce una Ducati 848 y con el tiempo ha adquirido mucha más pericia. Sin embargo, reconoce que cuando va por la carretera y ve lugares «en los que han puesto sistemas de protección para motoristas (SPM), me tranquiliza, pero también me sugestióna y me hace pensar que ahí puede haberse salido otro compañero que ha podido no tener la misma suerte».

EN PALENCIA. En los últimos cuatro años (2014-2017), en las carreteras palentinas se han producido, según los datos de la Jefatura Provincial de Tráfico, 176 accidentes con motos implicadas con un balance de dos fallecidos, 31 graves y 118 leves. Según el estudio *Accidentalidad y Tribus Moteras (2009-2013)* de Línea Directa, son los pilotos de motos *custom* los que sufren en Palencia una mayor accidentalidad. Incluso por encima de las scooter o las de carretera. Es la única provincia del país, junto a Zamora, donde ocurre esto.

De la cifra de 176 accidentes, 54 fueron salidas de vía, con o sin colisión contra guardarraíl (no existen datos disgregados). Es decir, son tres de cada 10 accidentes que produje-

ron la mitad de los muertos, un tercio de los heridos graves y una cuarta parte de los leves.

Aún así, las medidas para evitar los peores efectos de estos accidentes llegan lentamente, según los motoristas. «En Castilla y León estamos abandonados», se queja Cea. «Parece que como piensan que somos pocos, no quieren proteger nuestras vidas», declara Sergio Marcos. Según la Unión Internacional para la Defensa del Motociclista, la colocación de un SPM, el faldón metálico bajo la bionda, tiene un precio de no más de 17 euros por metro lineal. El dato está sacado de los precios de referencia de la Dirección General de Carreteras de 2016.

Para Marciano Noriega, del club Seis Estrellas de la capital, «en nuestra provincia la cultura de proteger al motorista no existe. En Soria, muchas motos salen los fines de semanas y ves muchas curvas protegidas por dobles guardarraíles. Pasas y sientes que alguien pensó en ti y en

tu seguridad y te sale una sonrisa interior. En León, en Segovia... ¿Pero en Palencia? En las rutas de Riaño, Cervera, Aguilar, Barruelo, el Cerrato... ¿cuántos kilómetros de guardarraíl doble tenemos?», se pregunta. En toda la provincia, 60. «Creo que esos 60 km no están donde más motos pasan. Si pusieran un poquito de interés, sabrían dónde colocarlos», protesta Noriega. «Vas a León, al puerto de San Glorio, hacia Cantabria y ves que los guardarraíles están protegidos. ¡Pero aquí aún quedan muchos quitamiedos de doble T desnudos!», asegura José Manuel Fernández, del Motor Club Guardo, organizador de Lechazos.

«Por no hablar del estado de las carreteras, peligrosísimas para los motoristas, con baches, gravilla...», se queja Marcos. «Según entras en León: *pum*. Das un salto: hay asfalto y el puente no se cae», bromea Cea.

Pero no es responsabilidad exclusiva de la administración, sino también los motoristas deben hacer algo por su seguridad, más allá de cumplir las normas. «Salvo cuatro locos, conductores de motos dominigueros, todos vamos preparados», afirma Víctor Cea.

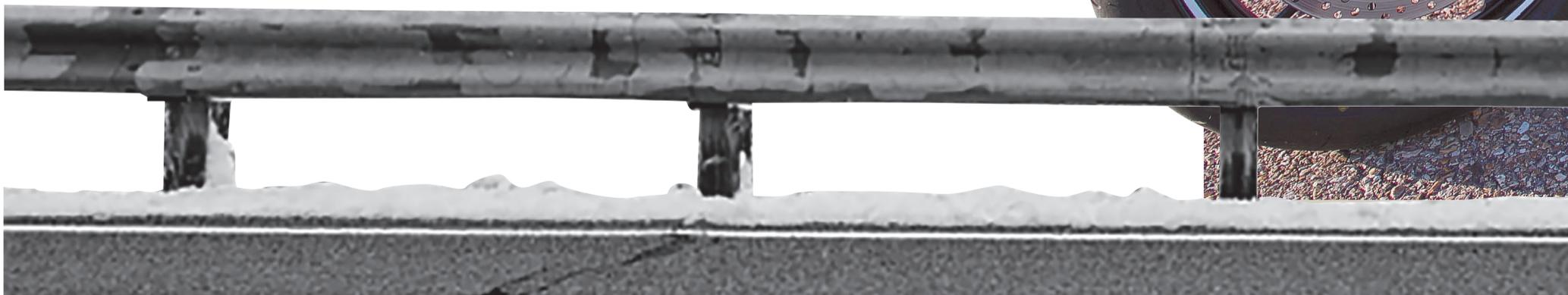
Opinión que comparte Noriega: «No concibo ir en una moto sin casco, guantes y chaqueta, como poco. Los que no lo hacen no son motoristas, son inconscientes de fin de semana. Un motero quiere igual a su moto que a su casco, que le salva la vida», aunque un trozo de acero galvanizado quiera romper esa unión. «Y a correr, al circuito. La vida es un constante aprendizaje y evolución. ¿Por qué si hemos evolucionado todos no lo hacen nuestras carreteras?».

En cuatro años se han producido 176 siniestros con una motocicleta implicada

Las salidas de vía, un tercio del total de accidentes en moto, causan la mitad de las muertes



Víctor Cea, con su actual moto, junto a un guardarraíl de la P-12.
/EVA GARRIDO





1 • Vestigios del pasado en la N-611. Una muestra de cómo eran los guardarraíles hace años (dos tipos) frente a los actuales metálicos. Están entre Becerril del Carpio y Aguilar de Campoo, en una antigua traza de la N-611 recuperada cuando la A-67 hizo suyo el corredor de la nacional. **2** • En 2008, el Estado colocó en una larga curva de la N-611 al norte de Alar del Rey los primeros sistemas de protección de motoristas de la provincia. **3** • La Ruta de los Pantanos (P-210), una de las carreteras más moteras de la provincia, pese a haber sido remodelada hace escasos meses mantiene desnudos postes de doble perfil para anclar los guardarraíles. **4** • Los guardarraíles asesinos no son sólo cosa de las carreteras. También están en la ciudad, como en la mediana de la avenida de Madrid. **5** • También los ciclistas tienen que vérselas con restos de pilares IPN cerca de sus carriles-bici. Y son peligrosos ante una caída. Hace unas semanas, un ciclista de 15 años cayó en Vizcaya sobre el perfil vivo de un quitamiedos y recibió 20 puntos de sutura a un centímetro de la yugular. **6** • No todos los sistemas de retención existentes en Palencia son metálicos, al menos de cara a los usuarios de la vía. Un ejemplo de ello son los instalados por la Diputación en la carretera que sube hacia al Monte El Viejo y que están forrados de madera. / FOTOS: A. BENITO, M. REDONDO, O. HERRERO, DP Y EVA GARRIDO

LA OPINIÓN

La necesaria convivencia entre motos y biondas

FERNANDO ALONSO

Los guardarraíles aportan una gran seguridad a todos los vehículos en general pero los postes que los apoyan, cuando muestran cuatro aristas destapadas, pueden resultar muy lesivos e incluso letales para aquellos motoristas y ciclistas que tras caer, o ser derribados, colisionan contra ellos.

Las Administraciones titulares de las carreteras ya han adaptado numerosos tramos de biondas a los motoristas y debemos animarlas para que lo sigan haciendo aunque, conviene recordarlo, la protección de estos postes no constituye la única necesidad de nuestras carreteras.

Es necesario adaptar más tramos de guardarraíles a nuestros motoristas del mismo modo que todos los motoristas deben proteger sus propios cuerpos, en todo momento, con casco, ropa, guantes y calzado de seguridad para que puedan afrontar mínimamente las posibles caídas, colisiones y salidas de vía; como bien suelen decir los moteros más sensatos «es mejor sudar, que sangrar»

Todos deberíamos comenzar a mostrar más y mejor respeto ante la extrema vulnerabilidad de los motoristas, y todos los conductores, motoristas y no motoristas, debemos enfrentarnos unidos ante los peores enemigos de nuestra propia seguridad vial: los excesos de velocidad, las distracciones, las drogas y el alcohol.

Fernando Alonso es jefe de Tráfico en Palencia