

**MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL DE CIUTADANS (CS) PER LA
IMPLANTACIÓ DE BARRERES DE SEURETAT PER A MOTORISTES**

EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

L'increment de l'accidentalitat i la lesivitat dels accidents de motociclistes és un fet constatat i reconegut que ha de promoure accions correctores per part dels ciutadans i les administracions públiques.

En 2016, 153 persones van perdre la vida en les carreteres catalanes. 34 d'elles anaven amb moto, la qual cosa representa un 22%. Si afegim els ferits greus, el percentatge d'afectats (entre morts i ferits greus) ascendeix fins al 36%.

El tipus de sinistre més greu ha estat la sortida de via i és el que sense cap dubte, el que més defuncions genera entre els motociclistes. Igualment, aquest tipus de sinistre també ocasiona lesions de gravetat i/o amputats.

Existeixen en les carreteres espanyoles sistemes de protecció antisortida o, millor dit, barreres de seguretat o guarda-raïl. Els més comuns estan fabricats en 2 parts: la part superior és una franja longitudinal d'acer galvanitzat i la segona part és un perfil d'acer en forma d'H fixat en el sòl que manté les franges longitudinals unides entre si. Aquest sistema de protecció va ser ideat pensant exclusivament en vehicles de motor de 4 o més rodes amb carrosseria protectora, sent eficaç per suportar l'impacte a unes velocitats determinades. Per a aquests vehicles aconseguix impedir en molts casos que el vehicle se surti de la calçada i evitar un sinistre de majors conseqüències, al mateix temps que protegeix al conductor i altres ocupants de l'interior del vehicle. Des d'un punt de vista tècnic, les barreres de seguretat han estat ideats com un element necessari per a la seguretat passiva de les nostres carreteres, ajudant a prevenir que un vehicle surti fora de la carretera caient per un terraplè o envaeixi el carril contrari en una autovia, en cas de perdre el control del vehicle.

No obstant això, per a un vehicle de dues rodes com un ciclomotor, motocicleta o bicicleta, on la principal carrosseria no és una altra que el cos humà, xocar contra aquest tipus de proteccions provoca que el cos del conductor i/o acompanyant sofreixi conseqüències fatals per a la seva salut. Molts dels accidents de motos que succeeixen en carretera tenen com a resultat conseqüències fatals per al pilot i acompanyant. En produir-se una caiguda amb moto, el conductor i/o acompanyant surten acomiadats d'ella per la força de l'energia centrífuga. En els casos en el qual el cos de l'accidentat es llisca per l'asfalt, la força de fregament li parará sense majors conseqüències que l'abradió i possibles ferides en el cos, sempre que el pilot i acompanyant portin la

indumentària de moto adequada. No obstant això, quan en una caiguda amb moto intervé una barrera de protecció com són els guarda-raïl, barreres de seguretat “assassines” o senyals verticals sense protecció, si el cos del conductor i/o acompanyant no es detenen abans i xoquen contra aquesta protecció, encara que el pilot i/o acompanyant vagin ben equipats de poc serveix. L'impacte violent contra la barrera de seguretat fa que el perfil actuï com si fos una guillotina o fulla contra el seu cos. Les zones més afectades principalment són generalment les extremitats, sofrint traumatismes o politraumatismes que van des de trencaments d'ossos, l'amputació d'extremitats, invalidesa total o parcial, paràlisi cerebral o mort entre unes altres.

Hi ha estudis que demostren que una velocitat de 30 km/h és suficient per amputar un membre o partir la columna vertebral, la qual cosa és més greu, aquestes barreres de “seguretat” provoquen més del 15% de les morts en accident de moto.

La lesivitat dels actuals perfils està avalada per estudis tècnics de rigor de tot tipus, institucions, associacions i ONGs en defensa dels motociclistes i la lluita contra la sinistralitat i accidentalitat d'aquests. Davant aquesta realitat, el Parlament Europeu ha inclòs en el seu informe sobre prioritats de la seguretat viària de la UE el canvi de mesures protectores en les carreteres, de manera que les actuals barreres de seguretat, la perillositat de les quals està acceptada per responsables polítics i representants de tots els sectors que envolten la barrera de seguretat, quedin substituïts per altres sistemes més actualitzats i menys lesius a l'impacte. En l'informe de juliol de 2011 sobre Seguretat Viària a Europa, com a proposta de resolució del Parlament Europeu reconeix que per quilòmetre recorregut la probabilitat de morir en carretera per a un motorista és de 18 vegades superior al de l'automòbil.

La Proposta de Resolució aprovada en abril de 2017 en el Parlament de Catalunya exposava que:

1. Realitzar un estudi integral de tota la seva xarxa de carreteres, amb l'objecte de detectar punts “negres” o conflictius per a motoristes.
2. Substituir definitivament, de manera gradual, mitjançant dotació pressupostària plurianual i no més enllà del 2020, el sistema de barreres de seguretat de “c” a principalment de tres sistemes SPM: SPM-Basic, Hiasa SPM-4 i de doble guarda-raïl segons la prioritització que determini l'estudi integral redactat per a totes les carreteres.
3. Incloure, en la redacció dels nous projectes per a les actuacions a la xarxa de carreteres, mesures tendents a minimitzar les conseqüències dels accidents de motoristes i ciclistes, devent els projectes incloure de manera obligatòria els

anomenats SPM segons la normativa i directrius tan autonòmiques com estatals, i seguint les recomanacions i el marc legal europeu.

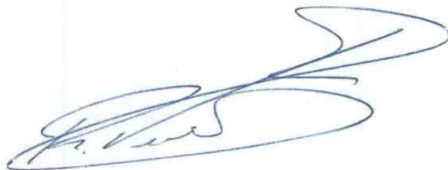
És per tot l'anterior, amb l'objectiu d'ampliar la seguretat en les carreteres catalanes que el Grup Municipal de Ciutadans (Cs) a l'Ajuntament de Tarragona, proposa al Ple de la Corporació, l'adopció dels següents,

ACORDS:

Primer.- Realitzar un estudi dels punts negres de les carreteres dins del nostre municipi i canviar les barreres de seguretat que puguin ser perilloses pels motoristes o ciclistes.

Segon.- Donar trasllat a la Generalitat de Catalunya i al Departament de Territori i Sostenibilitat aquells punts negres que siguin d'afectació de les competències de la Comunitat Autònoma de Catalunya, per instal·lar la protecció pels motoristes o ciclistes.

Tercer.- Donar trasllat al Ministerio de Fomento del Gobierno de España d'aquells punts negres que siguin d'afectació de les competències de l'Estat dins de la Comunitat Autònoma de Catalunya, per instal·lar la protecció pels motoristes o ciclistes.



Tarragona, gener de 2018

Rubén Viñuales Elías

Portaveu del Grup Municipal de Ciutadans (Cs) Tarragona