



Cuando las señales nos traicionan

Entre un 5% y un 10% de los accidentes se deben a deficiencias en la señalización ● Es la asignatura pendiente de la seguridad vial

ELSA GRANDA

Mal colocadas, deterioradas, camufladas, apiñadas. En ocasiones, demasiadas; en otras, muy escasas. Y muchas veces, incapaces de indicar correctamente la ruta. Las señales de tráfico, guías sobre el asfalto y presuntas aliadas del conductor, se convierten en ocasiones en su enemigo. A veces, resulta un diálogo de sordos, porque dos de cada cinco automovilistas españoles tiene dificultad para comprender correctamente los mensajes. Los expertos coinciden en que la señalización es una asignatura pendiente y el aspecto de la seguridad vial que menos ha evolucionado en España en los últimos años, en los que el descenso de las víctimas mortales ronda el 50%, fundamentalmente por la mayor concienciación de los conductores y las medidas coercitivas que se han implantado. Las Administraciones central, autonómica y local, titulares de las vías, deben dar el siguiente paso.

Los expertos calculan que con una mejora de los mensajes viales se podrían evitar entre un 5% y un 10% de los siniestros, lo que se traduciría en cerca de 30 muertes anuales y miles de heridos menos. Cada año mueren unas 120 personas en curvas pronunciadas sin señalizar. El desembolso, según el único cálculo dado a conocer por el Ministerio de Fomento, hace ya 10 años, se amortizaría en dos años y medio, y reduciría el riesgo de mortalidad en un 39%. Pero son sólo estimaciones, porque la señalización deficiente es la hermana silenciosa de los siniestros: casi imposible de demostrar, salvo en casos clamorosos.

Un ejemplo: en una bifurcación un conductor duda ante una indicación o se abstrae para descifrar el jeroglífico de un panel informativo. Realiza una maniobra brusca ya que advierte que se encuentra en el carril erróneo, y choca contra otro vehículo. Seguramente el parte de los agentes reflejará como posible causa del siniestro una maniobra antirreglamentaria.

David Calavia, director técnico de la Asociación para el Estudio de Equipamiento de Carreteras, ha recopilado en un informe varios estudios internacionales que concluyen que la mejora de la señalización (horizontal y verti-

cal), junto con la inversión en una iluminación correcta y la adecuación de los laterales de las calzadas, para minimizar los daños en caso de salida de vía, son las medidas más efectivas y baratas para evitar accidentes.

No fue la señalización la que postuló a Sofia Balsalobre, de 32 años, en una silla de ruedas, sino la ausencia de ella. Regresaba a casa en su ciclomotor por la nacional 344 que une Alcantarilla y Murcia. El reloj marcaba las cuatro de la madrugada, un 7 de septiembre. La carretera no tenía iluminación, y los encargados de una obra para enterrar cable de telefonía se fueron a casa dejando una zanja abierta, sin

"Más de la mitad no cumplen la norma o se podrían mejorar", dice un catedrático

Sofia Balsalobre quedó parapléjica por unas obras mal indicadas

ocuparse de advertirlo. "Perdí la consciencia, pero el taxista que me socorrió me contó que metí la rueda en la zanja, volqué, me di con la cabeza en el bordillo y la moto se me cayó encima". A sus padres les dijeron que no contaran con ella más de 48 horas. Además de cargar con su lesión, una parapléjica, Sofia vio cómo su novio la abandonaba cuando aún estaba ingresada, y cómo su madre sufría una enfermedad mental irreversible al ser incapaz de asumir lo ocurrido.

Pero Sofia, un volcán de optimismo en erupción, la chica que pensaba que del hospital de paraplégicos de Toledo saldría caminando, decidió que alguien debía pagar por esa negligencia. La justicia le dio la razón y ordenó a Fomento que desembolsara 330.000 euros. Eso fue hace unos meses, tras casi nueve años en los que ha tenido que hacer "muchos esfuerzos económicos para sobrevivir". La lógica puede llevar a pensar que la carretera se reparó inmediatamente. Pero la lógica y el mantenimiento de las calzadas no siempre casan bien. "Yo estaba indignada porque tenía que pasar

todos los días por allí. ¡Tardaron cuatro años en arreglar la zanja! Las carreteras no pueden ser perfectas, pero si puedes minimizar el riesgo, por qué no lo haces...".

El de Sofia Balsalobre es uno de los contadísimos casos en los que se consigue demostrar la responsabilidad de la Administración por desatender las señales. Los desmanes que se perpetran en las obras son los más fáciles de probar y por eso acumulan un buen porcentaje de las condenas.

En una guía de la Asociación de Fabricantes de Señales Metálicas de Tráfico (Afasemetra) se destaca que "a pesar de su importancia, [la señalización] se realiza al final de una obra, por lo que muchas veces sufre las prisas de última hora (...) los recursos escasean. En muchas ocasiones, no se presta la atención que debería corresponder a un apartado del que depende la seguridad".

Los conductores tienen derecho a que los consejos, informaciones y prohibiciones cumplan cuatro reglas básicas: que puedan ser vistas; que su mensaje se lea fácilmente a la velocidad máxima permitida; que sea comprensible, y además creíble. Fomento debe marcar las pautas. Después, el titular de la vía es responsable de su colocación y mantenimiento. La maraña de competencias (estatal, autonómica, de diputaciones, o local) hace muy difícil una armonización de esos criterios. A esto se añade, en las comunidades bilingües, la rotulación sólo en el idioma local. Las carreteras secundarias son las que presentan una señalización más deficiente, en opinión de los expertos.

El 55% de los automovilistas reconoce haber vivido alguna situación de peligro generada por las señales. Además, la investigación a conductores sorprendidos circulando en dirección contraria también desvela que en más de la mitad de los casos se trata de personas víctimas de una mala o inexistente indicación vial.

El Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) recibe cada año un millar de reclamaciones relacionadas con las infraestructuras. En el primer puesto, con el 27%, está la señalización. Principalmente la de orientación. ¿Quién no se ha perdido alguna vez siguiendo el rastro de una señal traicionera, que de repente se esfuma? Muchos automovi-



Los conductores suelen tener dificultades para asimilar más de cinco mensajes en una señal (circunvalación M-40, Madrid). / CLAUDIO ÁLVAREZ



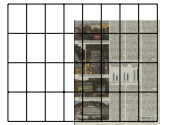
El vandalismo está castigado hasta con cárcel (Izquierda, indicadores de una localidad; centro, monte Abantos, Madrid). / L. A. GARCÍA / AFASEMETRA



El conductor toma decisiones en segundos. La señalización contradictoria aumenta el riesgo de accidente (Carrión de los Condes, Palencia). / J. G. I.



Una de las principales quejas de los conductores españoles es la deficiente colocación de muchas señales. / AFASEMETRA



En los tramos en obras se suele descuidar la señalización: no existe, está mal colocada o se abandona al acabar (zona Fuencarral, Madrid). / M. ESCALERA



La vegetación, los carteles publicitarios y el mobiliario urbano camuflan mensajes viales en calles y carreteras (Barcelona). / TEJEDERAS



Los expertos recomiendan espaciar las indicaciones para dar tiempo al conductor a asimilar los mensajes (N-344, Murcia). / RACC / RACC



En los pasos de peatones elevados está prohibido combinar el blanco con otros colores. La pintura debe ser antideslizante (Madrid). / C. ÁLVAREZ

listas se guían mejor a través de las indicaciones de acceso a los centros comerciales que por los letreros de dirección, según el catedrático de Seguridad Vial y presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial, Luis Montoro, que califica el panorama de las señales como "esquizofrénico". "En Alemania o Inglaterra te orientas mucho mejor", subraya. Y añade un dato: el 20% de las señales no cumple la norma, y otro 40% "sería manifiestamente mejorable".

"Legalmente puedes concentrar muchas señales, pero al no poder procesarlas el individuo no va a verlas o pasará de ellas. Una señal de 60 centímetros de diámetro puede cumplir la norma, pero un elevadísimo porcentaje de conductores de más de 35 años no podrá verla. Una señal colocada más allá del arcén cumplirá la norma, pero estará fuera del campo visual del usuario", explica. El mensaje vial más respetado es el Stop. Los de limitación de velocidad, los que menos.

Para explicar la situación de las señales, Mar Cogollos, directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (Aesle-

Administración central controla sólo el 15% de las vías (ese porcentaje minúsculo soporta más del 50% del tráfico total del país). El último dato comparativo de la inversión del Estado y de las autonomías fue dado a conocer por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en 2006. En un exhaustivo estudio revelaba la necesidad de repintar casi 45.000 kilómetros de marcas viales y de reponer 325.000 señales. Caducan a los siete años. La lámina retrorreflectante va perdiendo eficacia y cuesta más leer sus mensajes por la noche. AEC estima que la mitad de las señales superan esa antigüedad.

En ese mismo trabajo se realizaron inspecciones visuales en cientos de tramos de la red autonómica y estatal. La señalización vertical de las primeras no pasó del aprobado. Las mejores comunidades fueron Canarias y Baleares; las peores, La Rioja y Asturias. La red estatal obtuvo un seis de media. La mejor señalización se halló en Andalucía Occidental y en Madrid, mientras que la peor volvía situarse en Asturias. En total, AEC calculó que era necesaria una inversión de 80 millones.

tenido que poner orden recientemente al establecer las normas básicas en los badenes o resaltes: estos reductores de velocidad, instalados a discreción, no pueden combinar el color blanco con ningún otro y deben tener una altura máxima de 10 centímetros.

Cientos de ayuntamientos aún mantienen estos obstáculos, ilegales, desde octubre de 2008. Es en las calles donde el uso de pinturas que no poseen propiedades antideslizantes se convierten en peligrosas pistas de patinaje para motoristas y peatones, y donde el mobiliario urbano y la vegetación entorpecen la correcta visión de los indicadores.

En las encuestas europeas sobre los mensajes viales y sus soportes, España no sale tan mal parada. Al contrario. Según un sondeo del RACC y el RACE, el 56% de los europeos reconocieron problemas para comprender las señales. En España, sólo el 35%. Además, los españoles son los europeos que más se fían, en caso de contradicción, de la señalización tradicional frente a los dispositivos GPS. La principal queja de los españoles es la deficiente colocación de los indicadores.

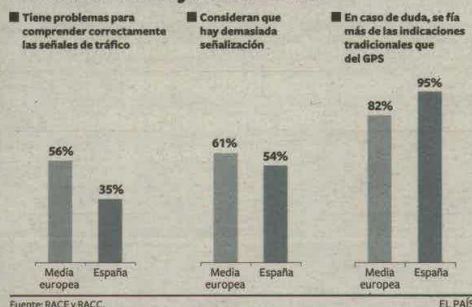
El texto de la Reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial, de diciembre de 2007, incluía una disposición adicional en la que se instaba al Gobierno "a impulsar, con las Administraciones competentes, una revisión de la señalización". Esa reclamación se ha repetido en las Cámaras en los últimos años, la última vez, en el Congreso, hace ocho meses.

A principios de año, los fiscales de Seguridad Vial se reunieron en León para dar un giro de tuerca a la seguridad vial. Aprobaron un documento que ya tiene el visto bueno del fiscal general, en el que se propone castigar penalmente a funcionarios, titulares o contratistas cuya negligencia ponga en peligro la seguridad vial. Según la fiscalía, se han iniciado ya investigaciones relacionadas con la señalización, pero aún no se ha abierto diligencia alguna.

En el horizonte se otean soluciones como la investigación y ampliación del uso de mensajes dinámicos o la comunicación entre el vehículo y las señales. Esa información es transmitida al conductor o es el propio vehículo el que actúa en función de los datos. Los GPS son una buena defensa contra las deficiencias de los carteles. La última generación de estos dispositivos desactiva la pantalla cuando el vehículo está en marcha para evitar distracciones; otros, incluso ayudan a ahorrar combustible. Es el caso del Econav, desarrollado por una empresa española.

El reto es complejo por la gran cantidad de señales y porque incumbe a muchos, pero los conductores españoles se merecen una señalización mejor.

Los conductores y la señalización



me), aporta una anécdota: "Hay gente que dice: 'Yo me meto en la M-40 y siempre acabo en una ciudad que no es Madrid', y apunta una peligrosa realidad: "Cuántas veces vemos en las carreteras a conductores dando marcha atrás porque se han pasado de salida".

Roberto Durán, director del Área de Psicología del Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid, explica que el exceso de información genera en el automovilista un "estrés perceptivo, que le aturde y le arrebatla la atención debida a lo que ocurre a su alrededor". Por eso, distintas investigaciones llevadas a cabo aconsejan no incluir en un mismo panel informativo más de cinco mensajes y evitar la concentración de señales en un único poste.

"Espantosa", así describe Ana María Campo, presidenta de la Asociación Stop Accidentes, la señalización. "Llevo tiempo protestando. Incluso pensé en invitar a los directores de Tráfico a que vinieran conmigo a dar una vuelta, para que lo vean".

El Ministerio de Fomento ha declinado valorar el estado de información vial, y apunta a que la

En opinión del director técnico de la Fundación RACC, Pere Sauret, la señalización en España es "un desconcierto. Los músicos no tocan todos a la vez". Cuando uno de sus usuarios envía una queja, los técnicos del club automovilístico se desplazan al lugar, comprueban la deficiencia y la transmiten a la autoridad competente. "Es un trabajo complejo porque las competencias a veces están encontradas o compartidas", señala Sauret, quien apunta la necesidad de una auditoría independiente para determinar dónde se localizan los problemas.

Según el anuario estadístico de la DGT, 118 personas perdieron la vida en 2007 en curvas fuertes sin señalizar. Sauret explica que en Alemania existe la llamada "fórmula cero", que consiste en la intervención inmediata en los puntos donde se produce un accidente mortal. "Y eso es lo que deberíamos hacer", dice.

En opinión de Luis Montoro, el "mayor caos se concentra en los municipios", y ahí es donde "se debería actuar drásticamente". Es precisamente en los casos urbanos donde Fomento ha

+ EL PAÍS.COM

► Test y galería de imágenes
Compruebe si sabe de señales y envíe sus fotos de mala señalización.