

UN PEDIATRA MENOS

Un centenar de personas salió ayer a la calle para reclamar la restitución del pediatra en Herrera de Pisuegra. El Consistorio no descarta abordar el tema junto a otros ayuntamientos de la zona norte que están sufriendo paulatinamente la pérdida de servicios.



TRÁFICO | SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS

4.000 señales en dos años

Las señales que presentan desperfectos o han perdido su capacidad de reflexión de la luz son retiradas para posteriormente reciclarlas y gestionarlas adecuadamente.

La obsolescencia y los accidentes obligan a cambiar bienalmente la décima parte de las señales viales

En la carreteras de la provincia se contabilizan más de 44.100 paneles de tráfico, con una media de 17 por cada kilómetro y varios picos de más de 40

La renovación se realiza por el manifiesto deterioro provocado por accidentes, desgaste de los elementos reflectantes o variación de la normativa

ÓSCAR HERRERO / PALENCIA

Son, desde tiempo de los romanos, el Luis Moya de los que transitan por las carreteras. Era entonces cuando los miliarios marcaban el trecho andado y ayudaban a orientarse en aquella primera red de carreteras a quienes viajaban por el imperio. Varios milenios después, el margen de las carreteras está plagado de sus herederas: las señales viales.

Tanto que, si circulamos por una vía sin ellas sería como adentrarnos en un mundo desconocido, en el que no sabríamos leer lo que el asfalto nos quiere decir. Porque son esos trozos de metal reflectante los que nos traducen y nos advierten del futuro más inmediato. Curva a la derecha, cruce peligroso, a no más de 70, etc.

Un estudio realizado en 2018 por BP España, Castrol y el Race en el marco de la campaña #AlVolante-

Lo importante, refleja que cerca del 90% de los automovilistas encuestados opina que las señales son muy o bastante importantes para una conducción segura.

Además, «la correcta señalización vertical es una de las probadas acciones que mejoran, sin ningún tipo de duda, la seguridad vial, siendo, además, su relación coste – beneficio de las más bajas en el contexto del equipamiento vial», apunta Francisco Cano, presidente de la Asociación de Fabricantes de Señales Metálicas de Tráfico (Afasemtra) en su último informe en el que valoraba el estado de la señalética en las carreteras del país.

En la provincia de Palencia, solo en las carreteras interurbanas, hay la friolera de 44.100 indicaciones de tráfico. Más incluso, porque en los datos facilitados a *Diario Palentino* por las administraciones competentes (Estado, Junta y Diputación),

el Gobierno regional no ha incluido los «paneles direccionales, carteles flecha y cartelería informativa». Es decir, se ha dejado fuera de la lista todo lo que no prohíbe, obliga o avanza un peligro.

A esas 44.100 habría que sumar la señalética que existe en las calles y las carreteras de titularidad municipal, cifra no aportada por el ayuntamiento de la capital, aunque hay que reconocer que es numerosa: basta salir a la calle de la ciudad para darse de bruces con un puñado de ellas. Incluso en zonas peatonales.

En la carretera, la media es de unas 17 señales por cada uno de los 2.585 kilómetros totales de la red, aunque se pueden encontrar picos de hasta 40 paneles por kilómetro, como en el PK 22 de la CL-615, debido a la presencia de dos cruces consecutivos que hay que proteger. ¿Muchas?, ¿pocas? Según la res-

El Estado vigila cada 6 meses cómo responden sus señales por la noche

El precio de una señal de peligro ronda los 110 euros, más la instalación

puesta de las administraciones, «las necesarias».

CONSERVACIÓN. Pero tal ingente cantidad de paneles metálicos rojos, azules, blancos... necesita de un mantenimiento para que esos símbolos sigan siendo el San Cristóbal de los conductores.

De poco sirve una señal descolorida, tirada en la cuneta por un accidente anterior o por la acción del viento, como tampoco es útil un panel que ya no es reflectante y que por la noche solo se ve cuando el conductor está encima. Peores son los que indican a la derecha cuando debiera ser a la izquierda. Y de todos esos tipos, hay en las carreteras de la provincia, por mucho que se intente mantener en un aceptable estado de conservación a la señalética vial.

Según los datos facilitados por las tres administraciones, cada dos años completos se repone en la

ENTREVISTA

Actualizar la ley del juego y desculpabilizar al jugador

Enrique Bermúdez, psiquiatra en el Centro Asistencial San Juan de Dios, defiende la necesidad de desestigmatizar la adicción al juego. PÁGINAS 10 y 11



SOCIEDAD

La diosa fortuna deja 960.000 euros de la Lotería Nacional en Palencia y Carrión

PÁGINA 14

CONCIENCIACIÓN

Solidaridad en el Día Mundial de las Enfermedades Raras PÁGINA 15



Renovadas

Con el reasfaltado se suelen cambiar señales, como este verano en Villantodrigo.



Mantenimiento

Pese a las batidas y recorridos de mantenimiento, se pueden encontrar símbolo en mal estado.

provincia de Palencia unas 4.000 unidades de señalética. Es decir, un 10%. Un trabajo en base a varios criterios, explican. El primero de ellos, el de la antigüedad.

Según Afasemetra, así como la Asociación de la Carretera, la recomendación es que la vida de estos elementos no vaya más allá de los 10 años, que es cuando vence la garantía de su reflectividad. Ciertamente es que mirando la pegatina que tienen, muchas ya cumplieron esa previsión. Pero se trata de una recomendación, como el consumo preferente de los yogures, por lo que la renovación depende también de otros factores.

«El fabricante coloca una fecha aproximada de renovación en las señales, la cual sirve de orientación para programar su sustitución, aunque la vida útil de la señalización depende de la situación y orientación de la misma, por lo que la renovación se hace en función de los recorridos y medidas realizados in situ, de modo que se optimicen los recursos disponibles», explica Javier Largo, jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Palencia.

A este respecto, desde Diputación refieren que «obsoletas como tal, no hay ninguna» en su red de carreteras (1.035 km). «Las señales se van sustituyendo según su antigüedad», certifican.

POCO REFLECTANTES. En todo caso, no es extraño encontrarse por las carreteras de la provincia señales a las que la exposición a los elementos ha castigado más que a otras. Por ejemplo, algunas de las orientadas al sur sufren una evidente pérdida de coloración mientras que su pareja, que mira al norte, se mantiene en perfecto estado.

Por ello, además de fijarse en la pegatina que tiene detrás cada señal y cuya fecha queda registrada en las oficinas de Fomento; las administraciones y las empresas que tienen contratadas para el mantenimiento ordinario de sus carreteras realizan *barridos* anuales para comprobar que siguen cumpliendo con las características que marca la normativa.

El Estado, la administración que menor número de kilómetros de calzada tiene en Palencia (unos 585, contando la redundancia de las autovías) realiza dos de esas *batidas* nocturnas al año «para comprobar el estado de la señalización». En esos recorridos, como explica Largo, se usa «un retrorreflectómetro para comprobar el nivel de retrorreflexión de las señales y carteles». Esto significa que, aunque una señal parezca ajada por el tiempo, puede que sus materiales sigan funcionando dentro de unos niveles aceptables y de acuerdo a la Orden FOM/2523/2014.

En caso de que esas señales estén por debajo del rango necesario, pasan al listado de peticiones para la siguiente campaña de reposición de señales. «Habitualmente, se realizan campañas de renovación de la señalización que ha perdido sus características retrorreflexivas. Así, en los dos últimos años se ha renovado el 7% del total», puntualiza el responsable de las carreteras del Estado en la provincia.

Hay otros dos caminos para mantener vivos a esos copilotos. Por un lado, las actuaciones puntuales de reposición o recolocación derivadas de accidentes, incidentes o modificaciones normativas que afecten a dicha señalización vertical (como la reducción de la velocidad

genérica de 100 a 90 el pasado año). Estos se ejecutan por «los medios propios de la Sección de Conservación, o del contrato de servicios de conservación y mantenimiento del que dispone la red de titularidad autonómica en la provincia de Palencia», explica Teodoro Ozarán, jefe del Servicio Territorial de Fomento de la Junta, aunque el ejemplo es extensible al resto de administraciones. La otra vía es el arreglo completo de

una carretera, más allá de la conservación convencional. Así, para la Junta, dentro de los proyectos de renovación de señalización vertical, el mayor esfuerzo realizado el pasado año llegó con el cambio de toda la señalética en paralelo a la mejora del asfalto en los 10 kilómetros de la CL-615 entre Villoldo y Carrión de los Condes.

También se presupuestan partidas para carreteras concretas que

afectan solo a señalización. Es el ejemplo de lo que tiene previsto hacer Diputación en los accesos a Rabanal de los Caballeros y Gramedo, donde se cambiarán prácticamente todas las señales (sin tocar el asfalto).

En medio de la Montaña Palentina, con un recorrido total de siete kilómetros, se renovarán casi 170 señales, a un precio próximo a 110 euros por unidad, más colocación.

¿Demasiadas indicaciones?

O. H. / PALENCIA

La respuesta es clara: depende. No cabe duda de que las señales son necesarias, al igual que su buen estado, y más importante aún, entenderlas y respetarlas. Volviendo al ejemplo de la CL-615. ¿Son muchas 40 en un kilómetro (20 por sentido)?

Para el presidente de la Asociación de Autoescuelas de Palencia, Juan Manuel Casañé, no es tanto el número de señales, puesto que «se ponen las que son necesarias», como la concentración de las mismas. «Que haya señales no es negativo, es positivo y necesario. En las autovías, en las salidas, para evitar que haya despistados que entren por ellas, en los últimos tiempos se ha duplicado y reforzado la señalización. El problema llega cuando hay muchas juntas. Está demostrado que, en una serie de ellas, las últimas se nos escapan, no las asimilamos». Se refiere Casañé a experimentos como el lle-

vado en los años 70 del pasado siglo por Joamsson y Backlund que colocaron una serie de seis señales consecutivas en una carretera, y tras ellas paraban a los conductores y les preguntaban qué indicaciones les habían dado. Las res-

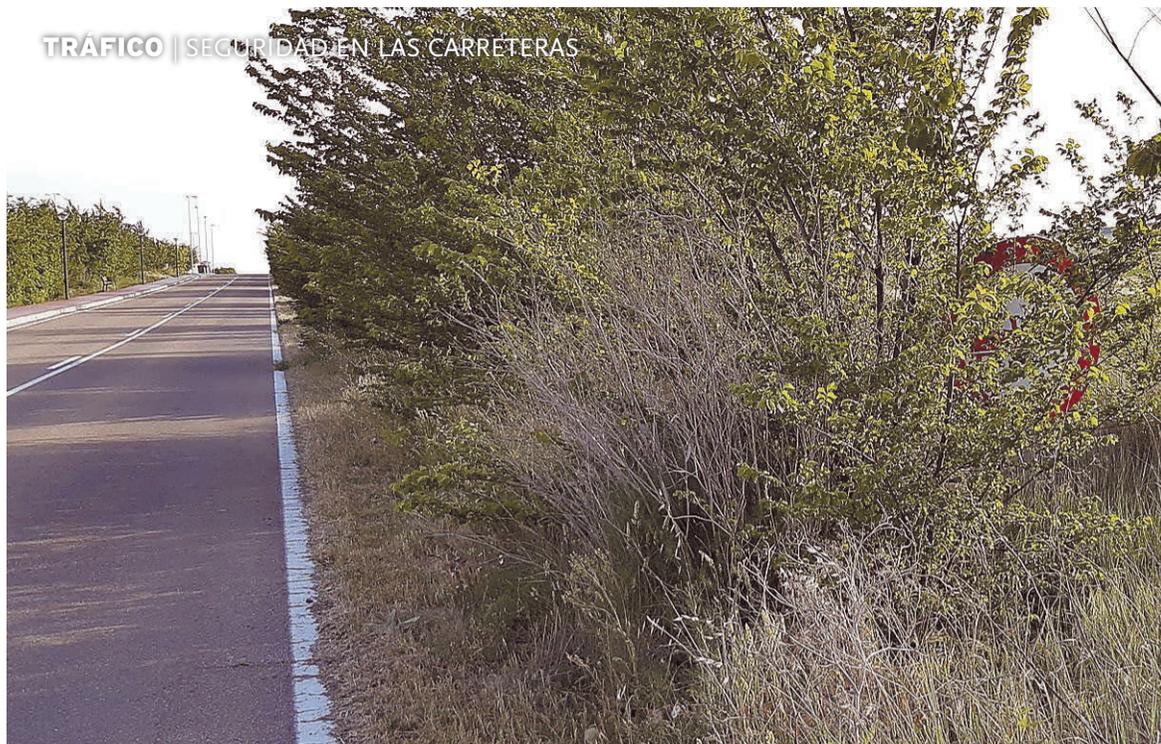
puestas iban empeorando a medida que se acercaban a la última, apabullados los conductores ante tanto estímulo seguido. Una especie de disfunción narcotizante.

Posteriormente, en los años 80 Drory y Shinar apuntaron, en base al anterior experimento, que los resultados eran mejores en recorridos nocturnos, porque «expusieron» las señales tienen una mayor importancia para los conductores de noche ya que tienen toda la motivación en ellas, al no haber más información que atender. Además, afirmaron que hay demasiadas de peligro y que resultaban irrelevantes si no se daban las condiciones lumínicas apropiadas. De ahí la necesidad, como se ha mostrado desde algunos sectores, de no agolpar demasiadas señales, pero en todo caso, que sean especialmente visibles por la noche. Bien por su reflectividad, bien por ser iluminadas. Por eso, en los puntos muy conflictivos se usan las señales luminosas.



Señal que anuncia animales. / O. H.

TRAFICO | SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS



Escondidas

Si una señal no se ve, sirve de poco, como este prohibido adelantar, oculto por la vegetación.



Una de las antiguas

Esta señal, que se ubica en la plaza Rabí Sem Tob de la, capital data de 1972.

SEÑALES QUE SALVAN VIDAS, SEÑALES QUE CONDENAN

La deficiente conservación de la señalización de las carreteras, si impide su principal función, la de evitar accidentes, puede llegar a acarrear responsabilidades civiles a las administraciones competentes en esas vías

O. H. / PALENCIA

La función principal de las señales es la de orientar y proteger a los conductores, pero para ello deben estar en el mejor de los estados. Si una señal no destaca del resto del paisaje, puede pasar desapercibida y el conductor se enfrenta al peligro, como dicen los ciclistas, *a tumba abierta*. Tener un chivato que advierta de lo que viene a continuación salva vidas. Y que no exista, tiene sus consecuencias.

Tal y como señalan los fabricantes de señales en su último informe sobre la pérdida de garantías de las instaladas, que una no sea reflectante «no significa que la señalización esté totalmente inservible, pero su pérdida de visibilidad, por obsolescencia, podría acarrear indeseables consecuencias de responsabilidad

jurídica a los titulares de las diferentes vías». Lo dicen los fabricantes, sí, una parte interesada, pero también los juzgados.

Un ejemplo claro de todo esto lo encontramos en la propia provincia de Palencia: en el accidente de Naveros de Pisuerga de agosto de 2012, en el que perdieron la vida seis personas al caer su vehículo, de madrugada, a la decimotercera de las esclusas del Canal de Castilla. El Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León estimó parcialmente en 2017 el recurso de uno de los familiares de los fallecidos y obligó a la Diputación, responsable de la carretera PP-6112, a indemnizarle, al entender que «la conservación de la carretera era deficiente».

Algo que ya reconoció el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Palencia, aunque en aquel caso,



La Diputación renovó en 2013 la señalización de la curva de Naveros. / O. H.

en la desestimación de la demanda del familiar, argumentaba que «si bien como recogen los atestados de la Guardia Civil, la señalización no estaba en el mejor estado, la conductora debía haber hecho caso de la misma y reducir la velocidad».

El TSJ reconoció posteriormente que la conductora circulaba a una excesiva velocidad, pero introdujo como determinante que «entre las causas por las que no minoró la velocidad a tiempo para evitar la salida de la calzada y la caída al

Canal de Castilla incidió la deficiente señalización de la carretera existente, tanto que no pudo percatarse a tiempo del trazado de la curva, adaptando su velocidad y el radio de giro de la curva (unos 90°), o pudiendo realizar la necesaria maniobra de frenado y/o corrección de la trazada», señala la sentencia. Lo que se descartó desde el principio fueron las responsabilidades penales.

A destacar que la Diputación renovó a lo largo del año posterior al siniestro (sin esperar a ninguna sentencia) toda la señalización previa a la curva donde se salió el vehículo. Añadiendo además de señales nuevas, y con la retrorreflexividad intacta, catadióptricos junto a las marcas viales e incluso paneles luminosos. Está, además, a la espera de poder cambiar el trazado de esa carretera.

BABEL

FOOD EXPLORERS

979 101 666

Paseo del Salón, 23

MENÚ LUNCH

BRASA

Elige entre carne o pescado a la brasa y 2 guarniciones por solo

9,90€

Suplemento de Terraza + 1€

Disponible de Lunes a Viernes excepto festivos

TRÁFICO | SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS

UN BESTIARIO DE HORRORES

O. HERRERO / PALENCIA

Un paseo por los más de 2.500 kilómetros de la red de carreteras de Palencia da la perspectiva de que, independientemente de la edad de las señales, en su conjunto la señalética vial presenta un estado más que aceptable. Todo sea dicho, con excepciones que ponen, en ocasiones, en peligro la seguridad de los conductores o su orientación.

No es raro encontrarse con señales que hace tiempo dejaron de ser reflectantes, pero que también añoran tener el color que, según el catálogo oficial de señales de circulación, debieran tener. Unos ejemplos claros se encuentran en la CL-615, en el cruce de Bustillo de la Vega o un poco más hacia el norte, en las señales de peligro por el estrechamiento del ahora malogrado puente de Saldaña, donde el paso del tiempo ha dejado sin color a las señales. Las ha ennegrecido.

No ocurre solo en esa carretera, sino que es un mal extendido, con otra variante, la del blanqueamiento de la señal como la que, en la N-120 en Calzadilla de la Cueva, trata de advertir del peligro de encontrarse con animales domésticos sobre la calzada. El borde rojo es ya casi tan blanco como la leche que daría la vaca del símbolo.

El negro y blanco impuesto por el tiempo y la meteorología es uno de los mayores peligros para las señales y por tanto para los conductores, si bien es cierto que salvo estas excepciones, las señales más deterioradas se dan en carreteras sin apenas tráfico o en travesías de localidades circunvaladas, donde la falta de conductores ha hecho que caigan en el olvido, pese a estar vigentes.

TRAVESÍAS. Las hay de indicación, lo que, aun siendo grave, solo puede conllevar una pérdida de tiempo, pero también las hay ennegrecidas y ocultas por la vegetación cuando su significado puede ser prohibido adelantar.

Así se ve en la antigua N-611, en Fuentes de Valdepero, a lo largo de una vía que dejó de prestar servicio como Nacional en los años 90 del siglo pasado. Las señales que estaban entonces, y que datan de agosto de 1987, ahí siguen, para quien las busque entre la maleza. Hasta el signo del coche es el antiguo, más redondeado.

Ese descuido se suele dar también en carreteras importantes, pero en señales que no advierten peligro ni prohibiciones, sino recomendaciones. Un ejemplo pueden ser los carteles que han quedado tras la renovación de la P-223 (entre La Vid de Ojeda y Báscones de Ojeda) y que deberían invitar a los conductores a no sobrepasar los 40 km/h en la bajada hacia esta última localidad. Pero hay que tener mucho ojo

La señalética de la red provincial se mantiene en un aceptable estado de conservación, pero también muestra algunos ejemplos de mala señalización o paneles curiosos



Ejemplos de señales en mal estado o curiosas de la provincia. / FOTOS: O. H. - F. A.

para saber que esa señal quiere decir eso.

CONTRARIAS A LA RAZÓN. No solo hay en el bestiario de señales palentinas las que están en mal estado. Hay otras que, de ser una persona, se podría decir que se conservan la mar de bien. Es el ejemplo de la que quizá sea la más veterana de la capital. Una señal de paso obligatorio, situada junto a la entrada de la Fábrica de Armas y con aparente buen estado (aunque ya no es reflectante). No lleva una pegatina como las modernas, sino que esconde, con coquetería, un tatuaje a tinta con una fecha: septiembre de 1972. Casi 50 años.

Muy cerca de allí se halló hasta hace apenas unos meses una de esas señales contrarias a la razón: lo que podría haber sido un descuido de un envío para Inglaterra que llegó a Palencia. En la glorieta junto a La Roca, en una de sus vías de acceso, en concreto, la que confluye desde la avenida de San Telmo, los conductores se encontraban con una señal de circulación giratoria obligatoria.

Hasta ahí bien, salvo porque el sentido de las flechas era el horario, es decir, el contrario del que se utiliza en España. Un detalle del que pocos conductores se dieron cuenta y al que ninguno hizo caso, pese a que el artículo 53 de la Ley de Tráfico, establece en su punto 2 que «salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, el usuario debe obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación». Es decir, que tendrían que haber girado en el sentido contrario al habitual. El Ayuntamiento ya la ha retirado. El caso es que en la otra punta de la ciudad volvió a darse, pero en este caso en una señal de peligro, cruce giratorio, en el que también las flechas giraban a la inglesa.

Hay señales curiosas que, sin ser de tráfico, han utilizado el lenguaje vial, casi universal, para transmitir mensajes. Como la que en Carrión ha prohibido durante años la entrada de ovejas (con garrapatas) a una calle. «Es algo habitual y cultural que llevemos el significado de las señales de tráfico al resto de ámbitos de la vida. Porque es algo que hemos aprendido y que se aprende, incluso desde niños, por medio de los elementos socializadores: las familias o el colegio», explica la psicóloga palentina María Marcos.

Así que los signos de tráfico se usan para otros menesteres, como es visible en varias localidades de la Vega de Saldaña, donde haciendo caso a la premisa de que las señales deben indicar algo importante, con un escueto mensaje dirigen al conductor al punto de reunión más importante de la localidad: El bar. Eso sí, sin alcohol, por favor, para que las señales no se mezclen.

La mayoría de los paneles dañados está en vías con escaso tráfico

En la capital se puede encontrar una señal que data de 1972