

Resolución 16 de junio de 2023, del rectorado de la Universitat de València, por la que se convoca y se establecen las bases reguladoras de la primera edición del Concurso de Fotografía de Señalización Vial: “Señales que generan soluciones y problemas” de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente. [Exp. [CAT23-05-107-02](#)]

El Vicerrectorado de Innovación y Transferencia de la Universitat de València, haciendo uso de las atribuciones que le confiere la resolución de 20 de mayo de 2022, de la rectora de la Universitat de València (DOGV del 30 de mayo de 2022) por la que se delegan determinadas competencias en los vicerrectorados, la Secretaría General, la Gerencia y otros órganos de esta universidad,

RESUELVE:

1. Convocar y aprobar las bases reguladoras de la primera edición del Concurso de Fotografía de Señalización Vial: “Señales que generan soluciones y problemas” de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente.
2. Esta convocatoria se registrará por las bases que se publican en el anexo I, II y III.
3. El premio se financiará con cargo al capítulo VII del presupuesto de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente de la Universitat de València para el año 2023, orgánica 9390060723, específica 20200749 por un importe de trescientos euros (300 €).

Contra esta resolución, que agota la vía administrativa, cabe interponer recurso potestativo de reposición ante este mismo órgano en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de esta resolución, o bien, directamente, interponer recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante los órganos de lo contencioso administrativo de la Comunidad Valenciana.

La rectora, *p.d.* ([DOGV 30/05/2022](#))

Rosa M. Donat Beneito
Vicerrectora de Innovación y Transferencia



ANEXO I. BASES REGULADORAS DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL CONCURSO DE FOTOGRAFÍA SEÑALIZACIÓN VIAL: “SEÑALES QUE GENERAN SOLUCIONES Y PROBLEMAS” DE LA CÁTEDRA SEOFER DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD INTELIGENTE.

1. OBJETO

El objetivo de esta convocatoria es premiar aquellas fotografías que pongan de manifiesto circunstancias en la Señalización Vial que puedan generar problemas de seguridad en la circulación, así como soluciones efectivas para abordar estos problemas. A través de esta convocatoria, se espera recabar información para resolver los desafíos que se presentan en la Señalización Vial tanto en entornos urbanos como interurbanos.

Las fotografías son una herramienta poderosa para resaltar los problemas de seguridad en la circulación y ayudar a desarrollar posibles soluciones efectivas. Por tanto, este premio busca fomentar la conciencia y la comprensión sobre la importancia que tiene la Señalización Vial en la seguridad de las personas, así como reconocer aquellas soluciones en la Señalización Vial efectivas e innovadoras que hayan supuesto una mejora para la seguridad en la circulación.

2. PARTICIPANTES

Podrán participar en el concurso cualquier persona física mayor de 18 años.

3. PRESENTACIÓN DE SOLICITUDES

El plazo de presentación de solicitudes comenzará el día siguiente de la publicación del extracto de esta convocatoria en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV) y se cerrará el 30 de septiembre de 2023.

Las solicitudes se presentarán mediante el formulario incluido en el anexo II a través de la Sede electrónica de la Universitat de València, haciendo uso del procedimiento de registro electrónico que se encuentra accesible en <https://links.uv.es/xZ8ewuG> con usuario y contraseña de la Universitat de València, con registro previo en la sede o con certificado electrónico digital.

Las solicitudes deberán ir dirigidas a **Cátedras Institucionales y de Empresa** siguiendo la siguiente ruta: “Tipo de unidad” Servicios universitarios, generales y centrales; “Órgano al que se dirige” Servicio de Transferencia e Innovación; “Tramitación deseada” Gestiones específicas de la unidad, Cátedras Institucionales y de empresa. En este [enlace](#) se puede consultar una guía de ayuda.



También se podrán presentar en cualquiera de las formas previstas por el artículo 16 de [la Ley 39/2015](#) de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Adicionalmente a la solicitud de inscripción remitida por registro electrónico, cada concursante deberá presentar las fotografías siguiendo estas indicaciones:

- Cada concursante podrá participar con un máximo de 5 fotografías (1 por cada situación detectada).
- Se aceptarán fotografías únicamente en color, nunca en blanco y negro.
- Se deberá describir la situación que contemple la problemática de manera detallada y el lugar dónde se encuentra, según ANEXO II.
- Las fotografías deberán entregarse en formato digital:

Las imágenes deben enviarse en formato JPG con un máximo de 3508 píxeles en su lado más corto y una resolución mínima de 300 dpi. Las personas participantes enviarán la foto indicando título, fecha y las coordenadas o lugar en que ha sido tomada la instantánea.

No se admitirá ninguna fotografía cuyos derechos de propiedad intelectual no pertenezcan íntegramente y sin excepción a la propia persona participante en el concurso.

No se admitirán fotografías manipuladas digitalmente, ni virajes de color, clonaciones, montajes fotográficos o todas aquellas alteraciones que cambien la fotografía tal y como fue realizada. No se entenderán como manipulaciones los ajustes de máscara de enfoque, saturación, niveles y otros ajustes necesarios en todo revelado digital.

4. ÓRGANO INSTRUCTOR Y ÓRGANO COMPETENTE PARA RESOLVER

La instrucción de este procedimiento corresponde al Servicio de Transferencia e Innovación de la Universitat de València.

El órgano competente para la resolución de la convocatoria será el vicerrectorado de Innovación y Transferencia de la misma Universitat de València.

5. PROCEDIMIENTO DE CONCESIÓN

El procedimiento de concesión será el régimen de concurrencia competitiva de acuerdo con la sección 1a del capítulo II del título X de la ley 1/2015, de la Generalitat, de hacienda pública, del sector público instrumental y de subvenciones.



La resolución del concurso se hará en el plazo máximo de seis meses desde la publicación de la convocatoria en el DOGV, según lo establecido en el artículo 25 de la ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones.

6. COMISIÓN Y CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Comisión de valoración

La valoración de las fotografías recibidas se llevará a cabo por las siguientes personas:

- Director de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente.
- Director General de SEOFER, S.L.
- Tres investigadores/as del INTRAS
- Un experto o experta en Seguridad Vial.

La comisión de valoración se abstendrá de intervenir en el procedimiento atendiendo al artículo 23 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Criterios de evaluación

En función de la cantidad de fotografías recibidas, la comisión de valoración se reserva el derecho de efectuar una primera criba en la que seleccionará 25 fotografías, las cuales serán valoradas siguiendo los siguientes criterios:

- Cumplimiento del objetivo: Adecuación de la imagen a la temática del concurso “Detección de señalización que genere un problema o una solución de seguridad para la circulación”. Así como la relevancia de la situación para la seguridad vial (50%)
- Calidad técnica: Enfoque y contraste adecuado, colores nítidos y composición equilibrada. (20%)
- Comunicación visual: Capacidad para comunicar visualmente la problemática. (30%)

En congruencia con el objetivo de este premio, si la Comisión de valoración interpreta que el participante se ha expuesto a cualquier situación arriesgada para conseguir alguna de las fotografías presentadas, el participante quedará eliminado de la fase de evaluación y consecuentemente del premio; igualmente si se ha tomado la foto por el conductor de un vehículo en movimiento.

La Comisión de valoración se reserva la posibilidad de contactar con cualquiera de los participantes antes de la resolución del premio para solicitar más información acerca de las fotografías presentadas.



7. RESOLUCIÓN DEL CONCURSO

La propuesta de fallo de la comisión de valoración se hará pública a través de la página web de la [Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente](#).

A efectos de notificación se publicará en el Tablón oficial de la Universitat de València [<https://tauler.uv.es>], dando un plazo de diez días hábiles a partir del día siguiente al de su publicación en el Tablón Oficial de Anuncios de la UV para presentar, en su caso, escrito de alegaciones.

Transcurrido dicho plazo la comisión de valoración elaborará y publicará en los mismos medios la propuesta de resolución definitiva.

El vicerrectorado de Innovación y Transferencia resolverá los premios atendiendo a la propuesta de concesión de la comisión de valoración.

La resolución de concesión se publicará, con efectos de notificación, en el Tablón oficial de la Universitat de València [<https://tauler.uv.es>].

Además, se le dará difusión, incluyendo enlaces a la publicación del Tablón Oficial, en la página web: www.uv.es/catedres, así como en la página web de la [Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente](#).

La entrega de premios tendrá lugar en la inauguración de la exposición fotográfica que la Cátedra realizará en el Hall del Edificio INTRAS en Calle Serpis, 29 (46022, Valencia). De manera simultánea esa misma exposición se diseñará en formato virtual y accesible desde cualquier dispositivo electrónico.

8. PREMIOS

Consta en el respectivo expediente la consignación presupuestaria adecuada y suficiente para atender las obligaciones de gasto que puedan derivarse de esta convocatoria.

El premio se financia con cargo al capítulo VII del presupuesto de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente de la Universitat de València para el año 2023, orgánica 9390060723, específica 20200749 por un importe total de 300€.

Se otorgará un único **premio dotado con 300€** y dos (2) Accésits o Menciones especiales sin dotación económica. De la misma manera, también se podrá otorgar Accésits o Menciones Especiales adicionales, sin que ello suponga necesariamente una dotación económica.

El premio será indivisible y podrá ser declarado desierto en caso de que ninguna de las instantáneas recibidas obtenga una puntuación mínima de 6 puntos (60%) según los criterios del punto 6 de esta convocatoria.



La cantidad abonada como premio estará sujeta a las retenciones legalmente establecidas de acuerdo con la legislación fiscal.

9. RECURSOS

Contra la resolución de concesión de los premios, que agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes a partir del día siguiente de su publicación, ante el mismo órgano que la ha dictado, o bien directamente recurso contencioso administrativo, ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa de la Comunidad Valenciana, en el plazo de dos meses a partir del día siguiente de su publicación.

10. COPYRIGHT Y DERECHOS DE AUTOR

Las personas participantes se responsabilizan del cumplimiento de las disposiciones legales vigentes en materia de propiedad intelectual y física de cada imagen.

Por el solo hecho de presentarse al premio la persona participante afirma que:

- Es el único autor o autora de cada una de las fotografías presentadas.
- Que es la persona propietaria del copyright y cualquier otra propiedad intelectual de cada imagen.
- Asume la responsabilidad ante cualquier reclamación realizada por terceras personas que aparezcan en las imágenes presentadas.
- La Cátedra no será responsable en ninguna circunstancia del incumplimiento de la ley al respecto.

Al participar en el concurso los participantes aceptan que, todas las obras recibidas pasarán a formar parte de la base de datos de imágenes de la Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente. De modo que los participantes autorizan a dicha Cátedra a reproducir esas imágenes en todos los medios de comunicación y soportes que determinen necesarios para la difusión del premio y/o proyectos, campañas nacionales e internacionales. En todo caso, las imágenes siempre serán utilizadas incluyendo el nombre del autor o autora de las mismas.

11. COMPATIBILIDAD

Este premio es compatibles con cualquier otro tipo de premio o ayuda pública o privada.



12. LEGISLACIÓN APLICABLE

En lo no previsto por la convocatoria, ésta deberá interpretarse conforme a la legislación aplicable a las ayudas y otras aportaciones dinerarias sin contraprestación realizadas por los entes pertenecientes al sector público de la Comunidad Valenciana, esto es, Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones; Ley 9/2008, de 3 de julio, que modifica la Ley 8/1998, de 9 de diciembre, de Fundaciones de la Comunidad Valenciana y Ley 1/2015 de la Generalitat, de Hacienda Pública, del Sector Público Instrumental y de Subvenciones.

13. DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

13.1. Datos del Responsable

Universitat de València Estudi General

CIF: Q4618001D

Avda. Blasco Ibáñez 13

46010 Valencia

lop@uv.es

13.2. Finalidades y base jurídica del tratamiento

En cumplimiento de lo dispuesto en Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos de carácter personal y garantía de derechos digitales, le informamos que los datos personales suministrados en este proceso se incorporarán a los sistemas de información de la Universitat de València que procedan, con el fin de gestionar y tramitar la solicitud de participación en el premio de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

13.3. Procedencia de los datos

La Universitat de València únicamente tratará los datos proporcionados por el solicitante.

13.4. Destinatarios de los datos personales

En el marco de la relación que se establece con motivo de la presentación de la candidatura, se informa que se cederán los datos estrictamente necesarios en los siguientes supuestos y para las finalidades siguientes:

- Publicación de la resolución de concesión en el tablón oficial de la Universitat de València. Adicionalmente, a efectos informativos, podrá informarse de la resolución en páginas web alojadas bajo el dominio oficial de la Universitat de València.



- Publicación de los beneficiarios, importe y objeto del premio en el portal de transparencia de la Universitat de València (www.uv.es/transparencia), en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.1 a) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y del artículo 9.1 e) de la Ley 2/2015, de 2 de abril, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana.
- A la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), en cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

13.5. Plazo de conservación de los datos

Los datos se conservarán y serán, si procede, cancelados de acuerdo con los siguientes criterios.

En cuanto a los concurrentes a los cuales no se conceda el premio, los datos se conservarán durante los periodos previstos en la legislación administrativa en garantía de los derechos de los concurrentes.

En cuanto a los concurrentes a los cuales se les conceda el premio, los datos se conservarán durante todo el periodo vinculado a la gestión de la convocatoria, se incorporarán si procede al expediente del estudiante y se conservarán con finalidades de acreditación y certificación de la concesión y de cualquier otro mérito académico relacionado.

13.6. Derechos

Las personas que proporcionan datos tienen derecho a solicitar al responsable del tratamiento el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. Las personas interesadas podrán ejercer sus derechos de acceso, mediante el envío de un correo electrónico dirigido a lopd@uv.es, desde direcciones oficiales de la Universitat de València, o bien mediante escrito acompañado de copia de un documento de identidad y, en su caso, documentación acreditativa de la solicitud, dirigido al Delegado de Protección de Datos en la Universitat de València.


13.7. Derecho a presentar una reclamación ante una autoridad de control

La Universitat de València, sus fundaciones y entidades asociadas están adaptadas a la LOPD y al RGPD. Tienen habilitada una dirección lopd@uv.es para cualquier información, sugerencia, petición de ejercicio de derechos y resolución amistosa de controversias en materia de protección de datos de carácter personal, sin perjuicio del derecho a presentar una reclamación ante la autoridad de control competente.

13.8. Políticas de privacidad de la Universitat de València

Pueden consultarse nuestras políticas de privacidad en <http://links.uv.es/qBf2qd6>



 <p>VNIVERSITAT D VALÈNCIA</p>	ANEXO II	Exp.
---	-----------------	-------------

1	DATOS IDENTIFICATIVOS		
Nombre			
Apellidos			
Dirección			
E-mail	Teléfono		
Título fotografía 1			
Título fotografía 2			
Título fotografía 3			
Título fotografía 4			
Título fotografía 5			

2	DETALLE		
Título fotografía 1	<p><i>Descripción detallada de la situación que supone un peligro o una mejora para la circulación y lugar exacto en el que se encuentra (descripción del lugar y coordenadas/ortofoto). Se podrá hacer uso de más fotografías para describir la situación siempre que sea necesario. Fecha de la fotografía.</i></p>		
Título fotografía 2			
Título fotografía 3			
Título fotografía 4			
Título fotografía 5			




Fecha y Firma

Destino: Cátedra SEOFER de Seguridad Vial y Movilidad Inteligente - Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia. C/Serpis, 29. 46022. Valencia. España.

3	LOPD
<p><i>Los datos personales suministrados en este proceso se incorporarán a los sistemas de información de la Universitat de València que corresponda con la finalidad de gestionar y tramitar la solicitud de las ayudas, de acuerdo con lo que establece la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.</i></p> <p><i>Las personas que proporcionen sus datos tienen derecho a solicitar al responsable del tratamiento el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse, así como el derecho a la portabilidad de los datos. Las personas interesadas pueden ejercer sus derechos mediante el envío de un correo electrónico dirigido a: lopd@uv.es, cuando lo hagan desde direcciones oficiales de la Universitat de València, o bien, mediante escrito acompañado de copia de documento de identidad y, si fuera necesario, de documentación acreditativa de la solicitud, dirigida al delegado de Protección de Datos de la Universitat de València, Edif. Rectorado, av. Blasco Ibáñez 13, 46010 València, lopd@uv.es</i></p>	



 VNIVERSITAT D VALÈNCIA	ANEXO III	Exp.
---	------------------	-------------

Relación de casos que sirven de ejemplo

A continuación, se hace un listado de situaciones a modo de ejemplo, recordando que esta lista no es cerrada y, por tanto, se pueden abordar casos no contemplados en ella.

El participante puede descargarse el [Catálogo de señales](#) de código de la página web de SEOFER; de esta forma, si lo desea, podrá referirse a cada señal en concreto utilizando la referencia con que se identifica en el Reglamento General de Circulación.

Caso nº 1: Marcas viales “suprimidas” que se ven mejor que aquellas a las que sustituyen, o que se siguen viendo aun cuando se han intentado eliminar.

Caso nº 2: Señalización de obras fijas que no está adaptada a la dinámica de la propia obra. A veces nos encontramos obras sin actividad en periodos que pueden durar varios días..., pero la señalización de la obra mantiene, innecesariamente, las restricciones al tráfico (esto contribuye al desprestigio de la señalización de obra).

Caso nº 3: Señalización de obra contraproducente por imponer restricciones excesivas. En algunas obras se establecen limitaciones exageradas, y no creíbles, tales como límites de velocidad absurdamente bajos; o que el número de señales sea anormalmente elevado, hasta el punto de que el conductor no puede asimilar tanta señal (esto también contribuye al desprestigio de la señalización de obra).

Caso nº 4: Intersecciones “en cruz” o “en T”, mal diseñadas o señalizadas. En algunas intersecciones se hace parar al vehículo que no tiene la prioridad en una posición desde la que no tiene visibilidad de los vehículos que gozan de la prioridad (el conductor que tiene que ceder el paso sale “a ciegas”).

Caso nº 5: Intersecciones con ángulo inadecuado de entronque. En algunas intersecciones el vehículo sin prioridad se ve obligado a situarse con un ángulo de 45º respecto del prioritario, con lo que no puede verlo ni por el retrovisor ni girando la cabeza (como en el caso anterior, sale a ciegas).

Caso nº 6: Excesivo número de señales. En algunos casos, normalmente en intersecciones (y principalmente en rotondas) nos encontramos con tal cantidad de destinos señalizados que para que puedan asimilarse se daría la absurda y peligrosa situación de tener que parar para conseguirlo; la cosa se agrava cuando se aprovecha la rotonda para informar al usuario sobre temas ajenos a la conducción (horario de biblioteca, actividades formativas, teléfono de retirada de residuos, publicidad, etc).



Caso nº 7: Dos señales en el mismo poste. Las instrucciones técnicas recomiendan la colocación de dos señales en el mismo poste...cuando se complementen y se refieran a la misma circunstancia (por ejemplo, limitación de velocidad y peligro curva). El objetivo no es “ahorrar postes” sino reforzar la atención sobre esa circunstancia. Cuando las dos señales no se complementan resulta incorrecto colocarlas en el mismo poste (por ejemplo, peligro curva y distancia a un destino determinado); se trata de incluir casos como este en el documento en elaboración.

Caso nº 8: Carteles croquis de difícil asimilación. Los carteles croquis pueden aportar claridad, complementando la señalización convencional a la hora de interpretar una situación compleja en un tramo o nudo de una carretera o calle; para ello es necesario que sean de fácil comprensión a la velocidad de operación en el tramo. En ocasiones vemos croquis tan mal diseñados que no solo no resultan ser de ayuda para la conducción, sino que pueden suponer un efecto contrario (distracción, confusión...).

Caso nº 9: Señalización innecesaria de peligro. Hay situaciones que pueden representar un peligro no evidente para el usuario de la vía; para estos casos existen las señales de peligro. Pero en ocasiones, una señal de peligro puede confundir al conductor, advirtiéndole no sobre el verdadero peligro que existe, sino sobre uno que hemos creado con la intención de llamar la atención del usuario sobre el peligro “real” existente: como resultado, el usuario toma precaución ante un peligro que le hemos creado, distrayéndole del verdadero peligro existente. Como ejemplo, a veces antes de llegar a una curva peligrosa se instalan bandas sonoras, para advertir del peligro de la curva, y propiciar una reducción de la velocidad: pero si señalizamos “Peligro bandas sonoras”, el conductor creerá que ese es el peligro, y no la curva (además las bandas sonoras, en general, no se deben señalar, pues deben ser por sí mismas una señal y no un peligro).

Caso nº 10: Señales o paneles vandalizados o en mal estado. Si una señal o elemento de señalización no se percibe bien, no cumple la función para la que se ha colocado (lo que puede representar un peligro); es el caso de señales que han sido vandalizadas, o que están muy deterioradas como consecuencia de su antigüedad o de un mal mantenimiento.

Caso nº 11: Señales poco visibles o parcialmente ocultas. A veces nos encontramos señales que no son bien percibidas por el usuario a la distancia necesaria para que cumplan bien su función (en cuyo caso se produce un peligro potencial); las causas pueden ser, que están ocultas por la vegetación, por obstáculos en los márgenes, por estar mal ubicadas o mal orientadas, etc.

Caso nº 12: Señales o carteles que por su posición y/o insuficiente protección frente a una colisión pueden suponer grave riesgo para el usuario. Las señales nunca deben representar un peligro, pero en ocasiones nos encontramos postes de señales con los que es posible colisionar, con graves consecuencias para el usuario; se puede citar, como ejemplo, postes de grandes carteles (conocidos



como “mariposas”) situados en divergencias de autovías, sin la debida protección para el caso en que un vehículo no entre correctamente en el ramal de salida (anteponer un amortiguador de impactos sería correcto, pero no lo sería anteponer una barrera metálica contra la que resulte posible una colisión frontal).

Caso nº 13: Ramales de enlaces entre autovías. El diseño de los ramales de enlaces entre carreteras de gran capacidad debe asegurar una correcta transición de la velocidad de recorrido entre las carreteras de origen y destino; se debe procurar que los radios a lo largo de la trayectoria sean preferiblemente homogéneos, y nunca deben ir de mayor a menor... para evitar que se produzcan fuertes frenazos como consecuencia de que se empieza el ramal con radios generosos, que luego se convierten en radios reducidos (es la situación en la que nos encontramos cuando a lo largo de la curva el radio va disminuyendo, y se corre el riesgo de salirse de la misma). Para identificar casos como este se aconseja utilizar ortofoto.

Caso nº 14: Señales incorrectamente ubicadas. A veces nos encontramos con alguna señal que por su ubicación no aporta ninguna mejora para la seguridad... y en cambio sí puede suponer una distracción para la conducción. Como ejemplo podríamos citar el caso, al aproximarnos a una rotonda, de encontrar una señal S-102 (ITV) colocada en el mismo poste de la señal R-402 (circulación giratoria). Resulta absurdo colocar en ese poste el anuncio de ITV (lógicamente, habría que buscar otro emplazamiento para esa señal).

Caso nº 15: Señalización de no prioridad con “Ceda el paso” (R-1), cuando lo que corresponde es señalizar con STOP (R-2). Vemos que, en algunas intersecciones, en los ramales que no tienen la prioridad se utiliza la señal R-1..., cuando lo que corresponde es señalizarla con R-2 si las circunstancias de trazado y visibilidad obligan a hacer una parada total para realizar el cruce con seguridad.

Caso nº 16: Señalización de no prioridad con STOP (R-2), cuando bastaría con señalizar con “Ceda el paso” (R-1). En sentido contrario al caso anterior, a veces encontramos la obligación de parar (STOP), aun cuando las circunstancias de trazado y visibilidad permitirían realizar el cruce seguro haciendo un Ceda el Paso; el problema en este caso, es que el usuario se suele saltar el STOP (porque lo ve innecesario), lo que contribuye a que se pierda el respeto a la señalización.

Caso nº 17: Incorrecta señalización de paso de peatones con prioridad peatonal. Entre las situaciones más comprometidas en la zona urbana, con afección a usuarios vulnerables, podemos señalar los cruces peatonales, por la gravedad que podría suponer el posible accidente en caso de que se produzca algún error por el peatón o el conductor del vehículo; la normativa indica que un paso de peatones con prioridad peatonal se debe señalizar, además de con la marca vial de cebreado, con la señal S-13 (situación de un paso para peatones). Sin embargo, a veces vemos que en vez de la

S-13 se utiliza la señal de peligro P-20 (peligro por posible presencia de peatones en las proximidades); lo cual es incorrecto porque la señal P-20 no indica prioridad peatonal... y puede generar dudas al conductor de un vehículo sobre la prioridad si la marca vial de paso de peatones no es bien visible (agravado porque el peatón en cambio sí la ve bien, porque está parado y próximo a la marca vial).

Caso nº 18: Deterioro de la marca vial de paso de peatones con prioridad (marca M-4.3, “paso de cebra”). Continuando con lo expresado en el caso nº 17, la señalización de un paso de peatones con prioridad peatonal consta de la señal vertical S-13 (situación de un paso para peatones, destinada a que la vean los usuarios que circulan a bordo de vehículos de motor), y la marca vial “paso de cebra” (Marca M-4.3), que debe ser bien visible tanto para peatones como para conductores; en ocasiones, la marca vial M-4.3, por desgaste o deterioro, es poco o nada visible para los conductores... en cambio los peatones, que están justo al lado del paso de cebra sí que la ven (o la “intuyen”). La conclusión es que el peatón se siente seguro de su prioridad, pero los conductores no detectan esa prioridad del peatón (esto puede suponer atropellos en el propio paso de peatones) ... el caso se agrava si en vez de la señal S-13, se ha utilizado la señal P-20.

Caso nº 20: Señalización de pasos de peatones sobreelevados. Estos pasos se deben instalar siguiendo la orden FOM/3053/2008. Es importante respetar la geometría indicada en dicha orden, porque cotas o pendientes inadecuadas de las rampas de acceso al paso pueden resultar molestas para los usuarios de los vehículos, incluso causar lesiones a los ocupantes, averías en los vehículos y generar un importante impacto acústico.



Pero un error frecuentemente cometido en nuestras calles es el de la foto adjunta, en donde se ha pintado el espacio comprendido entre los rectángulos blancos; esto es incorrecto por varios motivos: 1) incumple el art, 168 del RGC, 2) puede confundir sobre si eso implica realmente prioridad peatonal, y 3) la pintura utilizada para pintar esos rectángulos coloreados suele ser deslizante (peligro, sobre todo para motoristas).



Caso nº 21: Sobre los ralentizadores denominados “lomos de asno”. Su ejecución está regulada por la citada orden FOM/3053/2008. No son infrecuentes los accidentes generados por este tipo de ralentizadores que se han instalado incumpliendo los criterios de dicha orden; como ejemplo a evitar, un “lomo de asno” instalado fuera de la zona urbana (posibles altas velocidades, por tanto), y sin iluminación (por lo que resulta casi invisible), supone que el usuario se sorprenda al paso por el ralentizador con gran riesgo de pérdida de control; lo cual puede ser especialmente grave para un motorista. *Se recomienda que solo se instalen en zona urbana o asimilable (garantía de velocidad moderada), siempre deben estar iluminados y deben ajustarse a la normativa o instrucciones técnicas de instalación.*