



Valoración de daños en carreteras por siniestros de automóviles

LA VALORACIÓN DE LOS DAÑOS EN LAS “COSAS” QUE SE ENCUENTRAN EN EL LUGAR DE UN ACCIDENTE ENTRE VEHÍCULOS ES **LABOR DEL PERITO** DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES. LA PRINCIPAL CARACTERÍSTICA DE ESTAS PERITACIONES ES QUE **SE ESCAPAN DE LOS PROCEDIMIENTOS ESTÁNDAR** DE VALORACIÓN DE AUTOMÓVILES. SE UTILIZAN **TÉCNICAS DE PERITACIÓN ACORDES A LOS OBJETOS DAÑADOS**: ELEMENTOS DE LA CARRETERA, DE ILUMINACIÓN, MUROS O CERRAMIENTOS DE FINCAS, **PUERTAS** O CANCELAS...

De todos los posibles casos, requiere especial atención el accidente en el que puedan verse afectados elementos de señalización y sistemas de contención. En estas situaciones es necesaria la reposición urgente de los elementos para mantener la seguridad en el tráfico rodado; por este motivo, la peritación se realiza cuando el daño ha sido reparado. Además, los contratos entre los organismos oficiales y las empresas de mantenimiento hacen que las variables económicas se encuentren predefinidas.

Antes de empezar la peritación

Para la comprobación y valoración de los elementos de señalización y de contención el perito ha de conocer qué establece la

normativa de aplicación en el lugar del siniestro y para cada tipo de carretera. Las normas de aplicación son:

- Orden FOM 534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la *Norma 8.1-IC de Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras* (BOE de 5 de abril de 2014).
- Reglamento General de Circulación, en su apartado 5 del anexo I, en el que hace una clasificación de los distintos tipos de señales verticales de circulación.

El contenido de la Norma 8.1-IC se refiere a la señalización vertical de las carreteras, no estando incluida la de obras, que tiene su propia reglamentación (Norma 8.3-IC). Tampoco será de aplicación a vías urbanas, que se regirán por su normativa específica.



- Para los sistemas de contención, la Dirección General de Carreteras aprobó la Orden Circular 35/2014, de 19 de mayo, sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos, que constituye una guía a disposición de los técnicos de carreteras para la elección y diseño de estos elementos.

Los criterios de empleo de sistemas para protección de motoristas, así como una nota técnica sobre la aplicación en carreteras de estos sistemas, están incluidos en la orden anterior.

También se ha de tener en cuenta la normativa específica en cada Comunidad Autónoma.

Valoración

Cuando el accidente de tráfico se produce en una carretera (autopista, autovía, vía rápida...) el perito de automóviles tiene en cuenta que, además de los daños de los vehículos implicados, están los ocasionados sobre los elementos de la vía. Entre ellos, señales y barreras de seguridad que, por su distinta naturaleza y función, reciben diferente tratamiento pericial.

En ambos casos las características a tener en cuenta son distintas; por ello, se tratan de forma independiente.

Los daños pueden producirse en **elementos de señalización vertical** (señales, carteles, paneles de información, banderolas, pórticos, etc.). El perito, en el momento de la peritación o revisando presupuestos de obra facilitados por las compañías de mantenimiento de la carretera, además de verificar su existencia deberá tener en cuenta variables que varían los precios y las posibilidades de sustitución.

Es fundamental conocer la **denominación** de la señal o señales afectadas, tal y como viene establecido en la Norma 8-1-IC "Señalización vertical". Se realiza en función del tipo de señal y de su contenido. La siguiente variable es el **tamaño de la señal**, relacionado con el tipo de carretera en el que se encuentra ubicada, siendo la mayor en autopista y autovía y, la menor, en carretera convencional sin arcén. El coste de la señal varía, entre otras características, por su tamaño.

El siguiente aspecto que el perito debe tener en cuenta es el **nivel de retroreflexión o retroreflectancia**. En este caso, hay que determinar la capacidad de la señal para ser vista por un vehículo en movimiento. Existen tres niveles; como ocurre con el tamaño de la señal, dependerá del tipo de carretera en que se encuentra la señal y de la naturaleza del entorno (iluminación, ambiente...). El perito debe conocer si el tamaño de la señal o cartel es grande, si se ha fabricado mediante lamas, en tal caso se pueden sustituir únicamente las lamas afectadas. Por último, ha de verificar el tipo de soporte que sustenta la señal cuando se haya visto afectado.

Además de los elementos de señalización vertical, en los accidentes de tráfico suelen resultar dañados los sistemas de contención. Se clasifican dentro de esta denominación las barreras de seguridad, pretiles, amortiguadores de impacto y lechos de frenado.

► Ejemplo de denominación de señales

	<p>R-2 DETENCIÓN OBLIGATORIA</p> <p>Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.</p> <p>Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.</p>
---	--



PARA VALORAR

LOS ELEMENTOS DE

SEÑALIZACIÓN Y

CONTENCIÓN EL PERITO

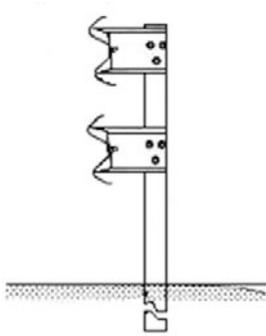
HA DE CONOCER

NORMATIVA ESPECÍFICA

Y EL TIPO

DE CARRETERA





BMSNC2/120a



Cartel de lamas y poste de sustentación

Denominación de una protección según normativa

Por sus características de ubicación y construcción, así como por la mayor frecuencia con la que se ven afectados, nos vamos a centrar en **barreras de seguridad y pretilas**.

Para valorar daños sobre estos elementos se debe tener claro cómo se denominan. Para esto hay que consultar la Orden Circular 321/95 T y P "Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos".

La **denominación** dada por esta orden identifica perfectamente el sistema de contención, incluyendo en la codificación el tipo de barrera (metálica, de hormigón o mixta). También se debe conocer cómo están dispuestas, ya que del método de colocación depende el número de elementos y las piezas a sustituir. Atendiendo a esta variable, existen barreras superpuestas (dos barreras metálicas, una encima de otra) o yuxtapuestas (dos barreras metálicas, una con la cara vista hacia la carretera y la otra hacia fuera, unidas en el mismo punto). También se puede conocer si son dobles (colocadas en la mediana, con dos barreras con protección en ambos sentidos de circulación) o simples.

Para terminar con esta identificación, es importante la separación en metros entre los postes y la anchura del poste en milímetros.

Otra de las características que definen las barreras es el nivel de contención. Esta variable depende del tipo de accidente

que se pretenda limitar y del índice I.M.D. (Intensidad Media Diaria, medida en vehículos/día) de vehículos pesados. En la verificación o elaboración de presupuestos, además, hay que conocer si está dañado el inicio y el final de la barrera, así como el modo en que se ha realizado: abatimiento o cola de pez.

Herramientas

El establecimiento del importe a pagar viene condicionado por el organismo oficial responsable de la vía; existen unos precios descompuestos que incluyen el coste unitario de los elementos a sustituir y el tiempo de mano de obra por cada elemento.

Es función del perito de seguros de automóviles verificar que se han aplicado los precios descompuestos adecuados a los elementos dañados y que el número de elementos unitarios manejados en la elaboración del presupuesto es correcto ■



EL IMPORTE A PAGAR SE MUESTRA CON PRECIOS DESCOMPUESTOS, QUE INCLUYEN EL COSTE Y EL TIEMPO DE LA MANO DE OBRA POR ELEMENTO



PARA SABER MÁS

✉ Área de Peritos
peritos@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap