



PAUL ALAN PUTNAM

El uso del alumbrado de cruce durante el día puede reducir un 20% la accidentalidad

ENCIENDA SU SEGURIDAD

La Dirección General de Tráfico aconseja circular durante el día con las luces de cruce encendidas, ya que varios estudios europeos han demostrado que mejora la visibilidad de los vehículos y reduce la mortalidad y los accidentes de tráfico, entre el 3 y el 25%. La DGT se adelanta así a una Directiva que obligará a los vehículos de nueva fabricación a incluir luces específicas (DRL o LCD, Luces de Conducción Diurna) de bajo consumo que se enciendan automáticamente con el arranque del automóvil.

Juan M. MENÉNDEZ
Infografías: DLIRIOS

Según el Instituto de Investigación de la Seguridad Vial de Holanda (SWOV), en casi la mitad de los accidentes diurnos, el conductor no ve —o lo hace demasiado tarde— a otros implicados. El clásico eslogan de la Dirección General de Tráfico (DGT) de “Ver y Ser Vistos” cobra así especial dimensión.

En 1972, Finlandia fue la pionera en implantar la obligatoriedad de circular con la luz de cruce durante el día. Luego se sumaron Noruega (1985) y Canadá (1989) para extenderse a veinte de países, con diferentes exigencias —las motos fueron las primeras—, más otra media docena de estados que recomiendan su uso (ver infografía). Incluso fabricantes como General Motors (GM) incluyen de serie desde 1995 luces de

conducción diurna (LCD) en sus vehículos para Canadá y EE. UU., y en 2001 solicitó su obligatoriedad al NHTSA, organismo que regula el tráfico en EE. UU.

El uso de luces durante el día beneficia a todos. La razón es clara: durante el período diurno, con luces encendidas, los vehículos son vistos antes y mejor por los demás. “En especial —señala Osram, fabricante de luces para vehículos— en condiciones difíciles de luz (sol bajo, luz cegadora o alternancia de luces y sombras —efecto túnel— en bosques y avenidas)”, para quien estas luces proporcionan “mejor visibilidad en paisajes monótonos al incrementar el contraste”; que la distancia de los vehículos

que se aproximan pueda “estimarse mejor” y que los vehículos en movimiento “puedan ser claramente reconocidos”, lo que reduce en “un significativo descenso de los accidentes al mejorar la visibilidad”. Un ejemplo son los peatones. “Con las luces encendidas

EN CASI LA MITAD DE LOS ACCIDENTES, EL CONDUCTOR NO VE O VE DEMASIADO TARDE AL OTRO COCHE



► Las luces diurnas permiten distinguir mejor a los coches en movimiento, en especial a los niños.

—explican en Hella, otro fabricante— identifican inmediatamente los vehículos que están en movimiento respecto a los aparcados. Esto es de gran ayuda para valorar las situaciones de riesgo, especialmente para los niños”. De hecho, varios estudios fijan en el 15% la reducción de atropellos a peatones con un uso de las luces del 30 al 95%.

El uso de luces durante el día, según todos los estudios, reduciría la accidentalidad en torno al 20% —el estudio del prestigioso SWOV holandés lo eleva al 24,6% en accidentes mortales, aunque datos de la Unión Europea (UE) lo dejan entre el 3 y 5%— con un coste relativamente bajo. Según el Consejo Europeo para la Seguridad en Transporte (ETSC), introducir esta medida en Europa implicaría “una reducción anual de 2.800 muertes” con un “ratio de coste/beneficio favorable”, ya que por cada euro de coste se ahorrarían 4,4. “El ratio coste/beneficio puede ser in-

cluso más favorable si se instalan luces diurnas con lámparas económicas, en cuyo caso se incrementa hasta 1:6,4”.

Por su parte, el SWOV holandés eleva a 4.430 muertes/año (24,6%), 155.000 heridos (20%) y 740.000 accidentes (12,4%) los beneficios del uso de luces en toda la UE. Sin embargo, la NHTSA obtiene reducciones del 12% en atropellos mortales a peatones y ciclistas, 5% en colisiones frontales con víctimas mortales y 23% en colisiones frontales turismos-motos. Por otro lado, FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil) calcula que España, aplicando esta medida, evitaría 290 muertes y 850 millones € anuales.

Por esto, la UE estudia imponer la obligatoriedad de circular con luces de día. No obstante, el debate sigue abierto, ya que algún país prefiere luces de bajo consumo de encendido automático con el arranque. Esto supone

LAS LUCES DIURNAS, BAJO EL FOCO...

Circular durante el día con las luces encendidas es una medida de bajo coste que, sin embargo, ahorraría en España entre un 20 y 24% de los accidentes mortales. Mientras llega una futura Directiva con unas luces específicas —de bajo consumo— para conducción diurna, la DGT recomienda circular con las luces de cruce encendidas.

Faros normales (luz corta o de cruce)

	LO QUE EVITA
24%	de accidentes mortales
23%	de colisiones frontales motos/turismos
20%	de heridos
12%	de coste económico
12%	de muertos en atropellos a ciclistas y peatones
5%	de colisiones frontales y en ángulo

(Fuentes: SWOV y NHTSA)

	LO QUE COSTARÍA IMPLANTARLAS... (en millones €)
87	Gasto extra combustible
112	Recambios lámparas (6 €/año)
7	Modificar vehículos
16	Coste medioambiental
222	x 12 (vida media vehículo) = 2.664 millones €

(Fuente: FITSA)

MOTOS: NO SERÁN MENOS VISIBLES



Los motoristas se oponen a extender la obligatoriedad de usar luces de día a todos los vehículos, porque, al ‘perder’ la ‘exclusividad’, creen que serían menos visibles.

Para Osram, “los test han mostrado que las luces diurnas en automóviles no comprometen la visibilidad de los motociclistas” y que



“todos pueden ser vistos mejor y nadie es visto peor que antes”. Todos los trabajos destacan que, con luces diurnas, los automóviles son mejor vistos por los motoristas, algo que éstos subestiman y que mejora su seguridad. El Consejo Nacional de la Seguridad Vial de Francia concluye que las objeciones de los motoristas “no están justificadas: si el alumbrado diurno es útil para aumentar el contraste visual y ayudar a percibir un vehículo en movimiento, no hay necesidad de reconocer a las motos en especial”.

... y las vidas que ahorraría

El 40% de los muertos en accidente de tráfico (4.030 en España en 2003) se produce durante el día. Si el 90% de los vehículos llevara encendidas sus luces durante el día y se evitara un 20% de los accidentes mortales, en España se salvarían 290 personas cada año. Esto supondría, según cálculos de FITSA, un ahorro en los 12 años de vida útil de cada vehículo de **10.400 millones de euros**.

LA TERCERA LUZ DE FRENO, EJEMPLO A SEGUIR

Un antecedente del uso de luces durante el día es la tercera luz de freno. Hoy, prácticamente todos los vehículos la incorporan de serie, pero cuando se propuso –Volvo la empezó a instalar en 1986–, algunos dudaban de su eficacia a pleno día. Sin embargo, nadie duda hoy que evita entre un 20 y un 30% de colisiones traseras.



un plazo más largo, ya que, al aplicarse sólo a los vehículos nuevos, no sería plenamente efectiva hasta pasados 10 años (vida media del vehículo), con un período transitorio en el que los que ya circularan tendrían que adaptarse o utilizar luces de cruce.

COSTE PARA EL USUARIO. Circular con las luces encendidas apenas hace que el vehículo consuma algo más de combustible. Osram estima “un máximo del 1%” –se compensa con reducir la velocidad 3 km/h–, aunque Hella, otro fabricante de sistemas de iluminación, lo rebaja a 0,3 l./100 km, y hasta 0,015 l./100 km si son luces específicas. A esta cifra se suma el coste por deterioro y reposición de lámparas –unos 6 €/año–, los costes medioambientales y de modificar los vehículos. A nivel global, en España implantarlas costaría, según FITSA, 222 millones de euros anuales; y a cada usuario, 5 litros extra de combustible (10 €, sumando el coste de las lámparas).

ARGUMENTOS EN CONTRA. Los contrarios a la medida oponen el coste, el mayor consumo de combustible y el daño medioambiental derivado, el temor de los motoristas a ser menos visibles (ver recuadro) y los problemas de seguridad, si se implanta el uso voluntario, de quienes no las usen. Así, un estudio de



Y MIENTRAS TANTO, LUZ DE CRUCE

En tanto se apruebe una Directiva que obligue a instalar luces diurnas, la alternativa es usar la luz de cruce (cortas). Las luces de conducción diurna (LCD) se encienden automáticamente cuando el vehículo arranca y se apagan al encender las de cruce. Su diferencia fundamental con éstas es que están diseñadas para que se reconozca un vehículo durante el día, en especial a largas distancias y en los retrovisores. Además, al ser de bajo consumo, el gasto extra de combustible es menor (0,015 l./100 km frente a los 0,3 de las de cruce).

la UE alertaba del peligro de que, si la mayoría de los conductores utilizase luces durante el día y todos estuvieran acostumbrados, quien no lo hiciera sería menos visible y crecería el número de accidentes, inclinándose por la puesta en marcha obligatoria para todos. De

hecho, su arranque a nivel europeo sigue pendiente de la prueba de dos años puesta en marcha por Francia, cuyo Comité de Expertos del Consejo Nacional de Seguridad Vial recomendó “que, *sin demora, se comprometan los pasos necesarios para la generalización de las luces específicas en todos los nuevos vehículos*”.

LA LUZ DEL SUR. Casi todos los países con luces diurnas obligatorias tienen inviernos más largos, menos horas de luz y días menos luminosos que España. Incluso se duda si en latitudes meridionales (mediterráneas) sería una medida efectiva. Aún no hay estudios en países de clima similar a España –en Italia, aunque obligatoria, no existen estudios y en Francia, sólo parciales–. Así, en el norte de Francia de día usa luces un 62,5%, y en el sur, apenas un 30%. No obstante, según el Consejo Nacional de Seguridad Vial, “es menos la latitud que la luminosidad ambiental lo que condiciona la utilización”; de hecho, en el sur de Francia, en días cubiertos, la tasa sube al 30% y en claros, en el Norte, baja al 15%. Y aunque en invierno alcanza el 50% de los vehículos, desde abril baja casi al 5%. Por ello, las autoridades francesas insisten en la necesidad de campañas de concienciación que den a conocer la bondad de esta medida. ♦

Países donde es obligatorio para turismos

Desde que, en 1972, Finlandia puso en marcha el modelo de luces de día, muchos países la han imitado, con variaciones en cuanto a las vías y periodos de obligatoriedad.

País	Año	Vía	Periodo
Dinamarca	1990	Todas	Siempre
Finlandia	1972	Todas	Siempre
Italia	2002	Autopistas y principales	Siempre
Suecia	1997	Todas	Siempre
Rep. Checa	2001	Todas	Invierno
Hungría	1993	Todas	Siempre
Israel	1996	Fuera poblado	Nov-marzo
Noruega	1985	Todas	Siempre
Austria	2005	Carretera	Siempre
Canadá	1989	Todas	Siempre
ESPAÑA		Carriles especiales	
Estonia		-	Siempre
Letonia	1994	-	Siempre
Uruguay	1999	Rutas Nacionales	Siempre
Argentina	2001	Nacionales y autopistas	Siempre
Colombia	2004	Todas	24 horas
Eslovenia	1998	-	Siempre
Polonia	1991	-	Nov-marzo

Es obligatorio en muchos países para las motocicletas
RECOMENDADO: Francia (2004), Alemania (2005), EE.UU., Japón, Paraguay, Brasil, Chile, Suiza, Holanda y Turquía.